



PEREHDYTY SOPAS SCHENGEN-RAJAN YLI JATKUVIIN TAKAA-AJOIHIN

Kurvinen Helmi

3/2020

Tiivistelmä

Tekijä Helmi Kurvinen	Tutkinto Poliisi (AMK)
Julkaisun nimi Perehdytysopas Schengen-ajan yli jatkuviin takaa-ajoihin	Julkiisuusaste Julkinen
Ohjaajat Päivi Salminen, Lauri Tammi	Opinnäytetyön muoto Toiminnallinen opinnäytetyö
<p>Tiivistelmä</p> <p>Tämän toiminnallisen opinnäytetyön tavoitteena on kehittää poliisimiesten tietoisuutta ja ammattiosaamista koskien Schengen-ajan yli jatkuvia takaa-ajotilanteita. Opinnäytetyön tarkoitus on selvittää, miten Schengenin yleissopimuksen artikkelit sääntelevät ajan yli jatkuvia takaa-ajot. Opinnäytetyön lopputuotoksena on perehdytysopas, josta selviää, miten artikkelit sääntelevät ajan yli jatkuvia takaa-ajot käytännössä. Oppaan on tarkoitus palvella erityisesti Lapin poliisilaitoksella työskenteleviä poliisimiehiä ja työharjoittelijoita.</p> <p>Omakohdistaisten kokemusten ja poliisimiesten kertoman perusteella ajan yli jatkuvia takaa-ajot käsittelevälle oppaalle on tarve, sillä tietoisuus ja käytännön osaaminen aihealueen osalta on hyvin vaihtelevaa operatiivisen valvonta- ja hälytystoiminnan sektorilla Lapin poliisilaitoksella. Epätietoisuuden taustalla vaikuttavat syyt voivat olla moninaiset, mutta epäkohtaan on aiheen puuttua ainakin tiedonjakoa kehittämällä.</p> <p>Opinnäytetyö toteutettiin kehittämistutkimuksena ja aineiston analyysiin käytettiin oikeusdogmaattista tutkimusotetta. Teoriaosuudessa aihetta lähestytään aikaisempien tutkimuksien, ohjeiden, kirjallisuuden ja keskeisimpien käsitteiden kautta. Schengenin yleissopimuksen ja valtiosopimuksen 23/2001 pohjalta tarkastellaan ajan yli jatkuvia takaa-ajot sääntelevää lainsäädäntöä ja sitä, mitä artikloihin kirjatut asiat käytännön poliisityön kannalta tarkoittavat.</p> <p>Opinnäytetyön lopputuotoksena tuotettuun perehdytysoppaaseen on koostettu käytännön poliisityön kannalta keskeisimmät asiat koskien Schengen-ajan yli jatkuvia takaa-ajot. Oppaassa esitellään lyhyesti ajan yli jatkuvia takaa-ajot sääntelevä lainsäädäntö, jonka jälkeen perehdytään yksityiskohtaisemmin Schengenin yleissopimuksen artiklojen sisältöön. Oppaassa esitellään Schengen-takaa-ajon edellytykset, takaa-ajon aikana tehtävät ilmoitukset, mahdolliset jatkotoimenpiteet sekä lopuksi muutama erityistä huomiota vaativa seikka. Opas on työn liitteenä PDF-muodossa.</p>	
Sivumäärä 36 + 10	Tarkastuskuukausi ja -vuosi maaliskuu 2020
<p>Avainsanat</p> <p>Schengenin sopimukset, kansainvälinen yhteistyö, poliisiyhteistyö, takaa-ajo, pakeneva ajoneuvo</p>	

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	3
1.1 Tutkimuksen tavoitteet ja tarkoitus.....	4
1.2 Tutkimusaiheen valinta ja rajaus.....	6
1.3 Tutkimuskysymykset	7
1.4 Tutkimuksen kohderyhmä.....	7
1.5 Opinnäytetyön rakenne	7
2 TEOREETTINEN VIITEKEHYS	8
2.1 Aikaisemmat tutkimukset ja ohjeet.....	8
2.2 Kirjallisuuskatsaus	9
3 KÄSITTEET	11
3.1 Schengen.....	11
3.2 Schengen-alue	11
3.3 Schengen-sopimus	12
3.4 Schengenin yleissopimus	13
3.5 Schengenin säännöstö	13
3.6 Valtiosopimus 23/2001	13
3.7 Schengen-poliisiyhteistyö	14
3.8 ISEC-projekti	14
3.9 Schengenin tietojärjestelmä (SIS).....	14
3.10 SIRENE-toimisto	15
3.11 Schengen-takaa-ajo	15
4 TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHDAT	16
4.1 Tutkimuskysymykset	16
4.2 Kehittämistutkimus	16
4.3 Oikeustieteellinen tutkimus.....	17
4.4 Oikeusdogmaattinen tutkimusote.....	18
4.5 Tutkimusmenetelmät.....	18
5 LAINSÄÄDÄNTÖ	19
5.1 Schengen artikla 41	19
5.2 Schengen artikla 42.....	24
5.3 Schengen artikla 43.....	24
5.4 Schengen artikla 44.....	25
6 YHTEENVETO.....	26

7 PEREHDYTYSOPAS.....	28
7.1 Suunnittelu	29
7.2 Prosessikuvaus	29
7.3 Lopputuotos	31
8 POHDINTA	31
LÄHTEET	34
LIITTEET	

1 JOHDANTO

”Joukkio pakeni Ruotsin poliisia rajalla – myös Suomen poliisi lähti takaa-ajoon” (Yle 9.4.2016).

”Ruotsin poliisi ajoi takaa rattijuoppoa Suomen puolelle – lopulta poliisi juoksi miehen kiinni” (Yle 21.4.2017).

”Vaarallista kuskia takaa-ajettiin Suomesta Ruotsiin - poliisi pyytää vaaraan joutuneita ilmoittautumaan” (Yle 10.7.2018).

Vastaavanlaisia otsikoita näkee ajoittain mediassa. Otsikoihin päätyvät tilanteet ovat kuitenkin vain pieni osa todellisuutta. Pakenevien ajoneuvojen seuranta, kansankielisemmin takaa-ajoa, tapahtuu jatkuvasti niin Suomen rajojen sisäpuolella kuin myös yli valtakunnan rajojen. Takaa-ajot voivat saada alkunsa lähes mistä tahansa poliisitoiminnan tilanteesta, jonka seurauksena henkilö pyrkii pakenemaan poliisia ajoneuvolla. Takaa-ajot ovat hektisiä ja poliisin näkökulmasta osittain hallitsemattomia tilanteita, joiden aikana poliisin tulee olla tietoinen takaa-ajon jatkamisen edellytyksistä ja toimenpiteistä, joita vaaditaan tehtäväksi tilanteen liikkuesssa toisen valtion puolelle.

Sisäasiainministeri Ville Itälä toteaa vastauksena kansanedustaja Sulo Aittoniemen esittämään kirjalliseen kysymykseen: ”Suomessa poliisin lähtökohtana on, että Suomen poliisi ottaa takaa-ajo- tai tarkkailutilanteet haltuunsa mahdollisimman nopeasti. Takaa-ajettava pyritään ensisijaisesti pysäyttämään rajalla tarvittaessa myös muiden toimivaltaisten viranomaisten (rajavartiolaitos ja tulli) avustuksella.” (KK 354/2001 vp). Takaa-ajettua henkilöä ei kuitenkaan aina saada pysäytettyä valtioiden rajalla. Erikseen määriteltyjen edellytysten täytyessä poliisitoimintaa voidaan jatkaa toisen valtion alueella.

Suomen ja Ruotsin välistä poliisiyhteistyötä on jo vuosikymmenien ajan pyritty tehostamaan ja tiivistämään. Lapin poliisilaitoksella työskentelevät poliisimiehet tekevät jatkuvasti yhteistyötä Ruotsin poliisiviranomaisten kanssa, sillä Suomen ja Ruotsin välinen valtion raja sijoittuu kokonaisuudessaan Lapin poliisilaitoksen alueelle. Sisäministeri Päivi Räsänen painottaa vastauksessaan kansanedustaja Eeva-Maria Maijalan esittämään kirjalliseen kysymykseen, että pohjoismainen poliisiyhteistyö perustuu kansainvälisiin sopimuksiin, EU-oikeuteen ja kunkin valtion kansalliseen lainsäädäntöön (KK 510/2014 vp).

Yhteistyöstä on laadittu pohjoismaiden poliisiviranomaisten välinen sopimus poliisiyhteistyöstä vuonna 2012. Sopimus käsittää Suomessa hallintosopimuksen, joka on valmisteltu yhteistyössä sisäasiainministeriön, oikeusministeriön ja poliisihallituksen välillä. Pohjoismaisen poliisiyhteistyön tavoitteena on käytännön yhteistyön edistäminen ja menettelyjen yksinkertaistaminen pohjoismaiden poliisiviranomaisten välillä. Lähitulevaisuudessa yhteistyön tavoitteena on saada pysyvästi käyttöön molempien valtioiden alueella toimivat Suomen ja Ruotsin poliisiviranomaisten muodostamat yhteispartiot. Suomen ja Ruotsin poliisiviranomaisten viestinnän edistämiseksi kehitteillä on myös yhteinen radiopuheryhmä, joka ei ole kuitenkaan vielä operatiivisessa käytössä.

Pohjoismaisen yhteistyön ja EU-oikeuden ohella Suomi ja Ruotsi noudattavat Schengenin säännöstöä. Schengen tunnetaan vapaan liikkuvuuden alueena, jossa sisärajatarkastukset sopimusvaltioiden välillä on poistettu ja henkilöliikenteen valvonta painottuu alueen ulkorajoille. Schengen-alue toteuttaa omalta osaltaan Euroopan unionin (EU) tavoitetta luoda sisämarkkinat, joilla ihmiset, tavarat, palvelut sekä pääomat voivat liikkua vapaasti yli rajojen. (Poliisi, luettu 31.10.2019.) Schengen-alueeseen kuuluu 26 jäsenmaata, joista 22 kuuluu ohessa myös Euroopan unioniin (EU) ja neljä muuta ovat EU:n ulkopuolisia maita (Euroopan unioni, luettu 14.2.2020). Jotta Schengen-alueen ja sopimusvaltioiden turvallisuus voidaan taata vapaan liikkuvuuden kärsimättä, täytyy poliisin tiedostaa asianmukaiset toimintamenetelmät Schengenin rajat ylittävissä takaa-ajotilanteissa.

1.1 Tutkimuksen tavoitteet ja tarkoitus

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on kehittää poliisin tiedonjakoa, ammattiosaamista ja valmiuksia liittyen Schengen-ajan yli jatkuviin takaa-ajotilanteisiin. Tavoite saavutetaan selvittämällä Schengen-ajan ylittäviin takaa-ajotilanteisiin liittyvää lainsäädäntöä, tilanteisiin sidonnaisia poliisin toimivaltuuksia, poliisitoiminnan edellytyksiä, Suomen ja Ruotsin poliisiviranomaisten välisiä viestintäkeinoja sekä käytännön toimenpiteitä, jotka tulevat kyseeseen pakenevan ajoneuvon seurannan aikana tai välittömästi sen jälkeen.

Opinnäytetyön toiminnallisen osuuden tavoitteena on tuottaa analysoitujen oikeusnormien pohjalta selkeä ja helposti omaksuttava perehdytysopas, joka perehdyttää lukijansa Schengen-ajan yli jatkuviin takaa-ajotilanteisiin. Sisällöllisesti tarkoituksena on tuottaa opas, johon on koostettu Schengenin yleissopimuksen määrittelemät toimintamenetelmät, jotka sääntelevät takaa-ajon suorittamista. Oppaan osalta tavoitteena on tuottaa selkeä ja informatiivinen kokonaisuus, josta jokainen poliisimies pystyy omaksumaan

toimintamenetelmät, joita Schengen-ajan yli jatkuvissa takaa-ajoissa tulee noudattaa. Opas on tarkoitettu tuottamaan helposti saatavilla ja hyödynnettävissä olevaan PDF-muotoon.

Poliisin tulee olla tietoinen toimintansa edellytyksistä ja suorittamiensa toimenpiteiden lainmukaisuudesta. Suoritettujen toimien tulee olla laillisuustarkastelun kestäviä ja perusteltavissa poliisin toimivaltuuksien sekä muun poliisitoimintaa sääntelevän lainsäädännön pohjalta.

Asianmukaiset toimintamenetelmät ajan yli jatkuvissa takaa-ajotilanteissa ovat epäselviä osalle Lapin poliisilaitoksella työskentelevistä poliisimiehistä. Tällainen tietoisuuden puute hankaloittaa poliisin ammattimaista ja asiantuntevaa työskentelyä ajan yli liikkuvissa tilanteissa ja voi nostaa kynnystä jatkaa takaa-ajoa Ruotsin puolelle.

Opinnäytetyön tutkimusongelma perustuu poliisimiesten oma-aloitteisen tiedonhaun ja poliisilaitoksen tiedonjaon puutteellisuuteen. Ongelman taustalla saattaa osin vaikuttaa se, etteivät Lapin poliisilaitoksella työskentelevät poliisimiehet ole riittävässä määrin perehtyneet oma-aloitteisesti takaa-ajojen sääntelevään lainsäädäntöön. Ongelma voi toisaalta olla myös siinä, että Schengen-takaa-ajojen käsittelevää lainsäädäntöä ei ole tuotettu helposti omaksuttavaksi koulutus- tai perehdytysmateriaaliksi.

Schengen-ajan yli jatkuvia takaa-ajojen sääntelee pääasiassa Schengen-sopimuksen soveltamisesta laadittu Schengenin yleissopimus sekä valtiosopimus 23/2001. Viimeksi mainittu sisältää ulkoasiainministeriön antaman selityksen siihen, kuinka Schengenin yleissopimusta sovelletaan Suomessa sekä sopimusvaltioiden yhteisillä rajoilla, jotka Suomen tapauksessa ovat Ruotsi ja Norja. Laki- ja sopimustekstit ovat pääasiassa varsin koukeroista ja hankalasti tulkittavaa aineistoa, joten ajan yli jatkuvia takaa-ajojen käsittelevien säädösten keskeisimmät tarkoitusperät ja painotukset on tarpeen tuottaa selkokielisempään muotoon.

Aihetta käsittelevä ja sääntelevä lähdeaineisto on löydettävissä julkisista lähteistä, mutta sitä ei ole aikaisemmin tuotettu vastaavalla tavalla perehdytysoppaan muotoon. Schengen-ajan yli jatkuvia takaa-ajojen käsittelevien oikeuslähteiden hajanaisuus teorian ja käytäntöön sovellettavien toimintamenetelmien osalta vaatii kehittämään keinon tuottaa tieto eheänä kokonaisuutena jokaisen poliisimiehen helposti saataville.

1.2 Tutkimusaiheen valinta ja raja

Ajatus opinnäytetyön aiheesta syntyi työharjoittelun aikana, minkä suoritin Lapin poliisilaitoksella. Monesti työvuorojen ohessa tulivat puheeksi rajan yli Ruotsin puolelle jatkuvat takaa-ajot. Osalla kenttätöiminnan henkilöstöstä tuntui olevan selkeä käsitys rajan yli liikkuvista takaa-ajotilanteista ja niiden käytännön toimintamenetelmistä. Käytännön työssä sain kuitenkin nähdä ja kokea, että kaikilla tietämys ei ole aivan samalla tasolla.

Valitsin tämän aiheen, koska kokemukseni mukaan Lapin poliisilaitoksen alueella esiintyy eräviä käsityksiä ja epätietoisuutta Schengen-ajan yli jatkuvien takaa-ajojen suorittamiseen liittyen. Epätietoisuus sovellettavista toimintamenetelmistä on haitallista lainmukaisen ja ammattimaisen takaa-ajon suorittamisen kannalta, joten päätin puuttua tähän epäkohtaan. Muutama poliisimies kenttätöiminnan puolelta ehdotti myös tekemään aiheesta opinnäytetyön ohessa jonkinlaisen tuotoksen taikka oppaan käytäntöjen yhtenäistämiseksi ja kenttätöiminnan henkilöstön tiedon kartuttamiseksi.

Aihe on ajankohtainen, sillä ihmiset liikkuvat yhä enemmän Schengenin rajojen yli Lapin poliisilaitoksen alueella. On tärkeää, että poliisi pystyy puuttumaan asianmukaisin, yleisesti tiedossa olevin edellytyksin ja lainmukaisin keinoin, henkilöiden toimintaan takaa-ajotilanteen liikkeessa rajan toiselle puolelle. Oman kokemukseni mukaan rajan yli jatkuvia takaa-ajoja tapahtuu jo pelkästään Meri-Lapin alueella jatkuvasti.

Suomella on Lapin poliisilaitoksen alueella valtiorajaa Ruotsin, Norjan ja Venäjän kanssa. Näistä valtioista Ruotsi ja Norja noudattavat Schengenin sopimuksia ja kuuluvat siten myöhemmin esiteltävään Schengen-alueeseen. Poliisiyhteistyön erityisen painotuksen ja yhteistyön tiiviyn takia tarkastelen aihetta nimenomaan Schengen-alueen ja Schengenin sopimuksien pohjalta, mistä syystä en ota kantaa Suomen ja Venäjän väliseen raja-alueeseen ja siellä tapahtuviin takaa-ajoihin.

En perehdy yksityiskohtaisemmin myöskään Suomen ja Norjan välisen rajan ylittäviin tilanteisiin, sillä takaa-ajotilanteet Suomen ja Norjan välillä ovat harvinaisempia pohjoisen harva-asutusalueen takia. Poliisiyhteistyö on myös yleisempää Ruotsin poliisiviranomaisten kanssa, erityisesti Tornio – Haaparanta -rajaseudulla. Kyseinen alue on luonteeltaan poikkeuksellista raja-aluetta, sillä sen yhdyskuntarakenne ei noudata valtioiden rajoja. Takaa-ajotilanteita sääntelevä Schengenin yleissopimus sitoo kuitenkin yhtä lailla Norjaa, joten edellytykset rajan yli jatkuvaan takaa-ajoon sekä periaatteet takaa-

ajoa suorittavien poliisimiesten valtuuksista ja noudatettavista toimintamenetelmistä pätevät myös Suomen ja Norjan välisissä rajan yli jatkuviissa takaa-ajoissa.

Tarkastelen Suomen ja Ruotsin välisen rajapinnan yli jatkuvia takaa-ajotilanteita sääntelevää lainsäädäntöä Suomen poliisin näkökulmasta. Tutkimusaiheen raja on määritelty palvelemaan poliisia ja erityisesti Lapin poliisilaitoksen kenttätoiminnan henkilöstöä, koska opinnäytetyön lopputuotoksena on tavoitteena tuottaa kenttätoimintaa palveleva produkti, jonka sisältämää tietoa pystytään hyödyntämään käytännön tilanteissa.

1.3 Tutkimuskysymykset

Opinnäytetyön toteutuksen kulmakivinä hyödynnän tutkimuskysymyksiä, joihin opinnäytetyössä pyritään vastaamaan ja joita käytetään hyödyksi lopputuotoksen rakennetta muotoiltaessa. Tutkimusaineistoa tarkastellaan seuraavien tutkimuskysymyksien pohjalta:

- 1) Mitkä ovat edellytykset operatiivisen poliisitoiminnan jatkamiselle Schengen rajan yli liikkuvissa takaa-ajotilanteissa?
- 2) Mitä ilmoituksia poliisin tulee tehdä ja kenelle, takaa-ajon liikkuesssa Schengen-alueella valtionrajan toiselle puolelle?
- 3) Mitä erilaisia kanavia ja keinoja Suomen ja Ruotsin poliisiviranomaisilla on keskinäiseen yhteydenpitoon?
- 4) Miten vastuu jakaantuu takaa-ajotilanteissa Suomen ja Ruotsin poliisiviranomaisten kesken?

1.4 Tutkimuksen kohderyhmä

Tämän opinnäytetyön on tarkoitus palvella erityisesti Lapin poliisilaitoksen operatiivisen valvonta- ja hälytystoiminnan henkilöstöä. Virassa olevien poliisien ohessa opinnäytetyön kohderyhmänä ovat myös poliisiopiskelijat, joille Schengenin yleissopimuksen sisältö ja sen edellyttämät toimintamenetelmät eivät välttämättä ole entuudestaan tuttuja.

1.5 Opinnäytetyön rakenne

Opinnäytetyö on toiminnalliselle opinnäytetyölle ominaisesti kaksiosainen. Opinnäytetyö koostuu teoriaosuudesta ja lopputuotoksena syntyvästä perehdytysoppaasta.

Teoriaosuuden luvussa 2 perehdyn aihealuetta käsitteleviin aikaisempiin tutkimuksiin ja ohjeisiin sekä aihetta sivuaviin kirjallisuuden lähteisiin. Luvussa 3 esittelen

opinnäytetyössä esiintyviä käsitteitä ja termejä, joiden jälkeen luvussa 4 käsittelen opinnäytetyön tutkimusmenetelmiä ja perusteita menetelmien valinnalle. Luvussa 5 tarkastelen Schengen-takaa-ajoja säänteleviä oikeusnormeja ja tulkitson oikeusnormien sisältöjä tekstianalyysin keinoin. Lainsäädännön esittelemisen ja analyysin jälkeen koostan vielä yhteenvedon käsitellyistä asioista.

Oikeusnormien tulkinnan pohjalta tuotan perehdytysoppaan, johon kokoan tiivistetysti Schengen-ajan yli jatkuvissa takaa-ajoissa sovellettavat käytännön toimintamenetelmät. Raportoin oppaan suunnittelun, toteutuksen ja lopputuotoksen luvussa 7. Lopuksi pohdin vielä opinnäytetyön luotettavuutta, eettisyyttä ja lopputuotoksena syntyneen oppaan vaikuttavuutta.

2 TEOREETTINEN VIITEKEHYS

Käytän opinnäytetyön tiedonkeruumenetelmänä kirjallisuuskatsausta sähköisten lähteiden ohessa. Tiedonhaussa käytin pääasiallisena tietokantana Googlea sekä Poliisiammattikorkeakoulun kirjaston Etsivä -tietokantaa. Hyödynsin tiedonhaussa myös aihetta sivuvien aikaisempien tutkimuksien lähteitä. Aineiston löytämiseksi käytin hakusanoina muun muassa seuraavia: schengen, schengen-alue, schengen sopimus, schengen-takaa-ajo ja takaa-ajo.

2.1 Aikaisemmat tutkimukset ja ohjeet

Opinnäytetyön aiheesta ei ole aikaisemmin tehty tutkimuksia, mutta sitä on sivuttu sekä Schengenin että takaa-ajojen osalta muutamissa opinnäytetöissä, joista esittelen jäljempänä yhden. Kyseisissä tuotoksissa ei kuitenkaan ole käsitelty Schengen-ajan yli jatkuvia takaa-ajoja. Lisäksi keskusrikospoliisi on laatinut Schengenin takaa-ajoja käsittelevän ohjeen vuonna 2018 sekä ohjeen uudistetun version vuonna 2020.

Keskusrikospoliisin viestiliikennekeskus on laatinut Schengenin yleissopimuksen 41 artiklan mukaisia takaa-ajoja käsittelevän ohjeen (Sinetti 2018). Ohjeesta käy ilmi Schengenin yleissopimuksessa määritellyt rikokset, joihin syyllistyessään rikoksentekijää voidaan ajaa takaa toisen Schengen-valtion alueella. Tutustun tarkemmin kyseisiin rikoksiin myöhemmin tässä tutkimuksessa. Takaa-ajon käytännön suorittamista ohjeistetaan myös samalla asiakirjalla. Käytännön ohjeissa on mainittu muun muassa takaa-ajon mahdollinen jatkaminen ainoastaan maarajan ylitse sekä pakkokeinojen käytön

kielto. Ohje on pelkistetty ja takaa-ajon käytännön suorittamiseen on otettu kantaa pääasiassa vain mainitsemalla, että käytännön suorittamista säännellään tarkemmin valtiosopimuksessa 23/2001, johon perehdyn jäljempänä tässä opinnäytetyössä.

Edellä mainittua keskusrikospoliisin ohjetta Schengen artikla 41 – Rajan yli jatkuva takaa-ajo on paranneltu alkuvuodesta 2020 (Sinetti 2020). Ohjeeseen on lisätty osio Takaa-ajosta ilmoittaminen. Kyseiseen osioon on kirjattu, että ilmoitus Schengenin rajan ylityksestä takaa-ajon aikana voidaan tehdä toisen Schengen-valtion toimivaltaisille viranomaisille keskusrikospoliisin SIRENE-toimiston välityksellä. Ohjeessa on todettu, että pohjoismaissa ilmoituksen voi tehdä myös suoraan paikallispoliisien kesken. Ilmoituksen sisältöön liittyen on mainittu, että poliisin word-tekstinkäsittelyohjelman Kameleon-pohjista löytyy lomake, josta saa käsityksen, mitkä tiedot ovat hyödyllisiä ilmoittaa. Olennaisina tietoina on lueteltu esimerkiksi takaa-ajon peruste, rikos, takaa-ajettava henkilö, takaa-ajetun ajoneuvon tuntomerkit, rajanylitysaika ja -paikka sekä takaa-ajavan partionjohtajan tiedot. Vastaavat tiedot voi ohjeen mukaan ilmoittaa myös vapaamuotoisesti.

Aikaisempiin aiheesta tehtyihin opinnäytetöihin viitaten Eero Sirenin ja Samuli Taavitsaisen Takaa-ajo -poliisitaktiikka (2019) poliisi AMK-tutkinnon opinnäytetyössä perehdytään Suomen valtiorajojen sisäisiin takaa-ajoihin. Siren ja Taavitsainen käsittelevät työssään takaa-ajoja tilanteisiin osallistuvien poliisimiesten näkökulmasta. Siren ja Taavitsainen ovat keränneet työhön kirjalliseen muotoon niin kutsuttua ”hiljaista tietoa” poliisiorganisaation sisältä, poliisin ammattitaidon kehittämiseksi takaa-ajotilanteita varten. Siren ja Taavitsainen eivät ole ottaneet työssään kantaa Schengen-valtioiden välisiin takaa-ajoihin, vaan käsitelleet aihetta ainoastaan yleisellä tasolla rajaten sen Suomen sisäisiin pakenevan seuranta -tilanteisiin.

2.2 Kirjallisuuskatsaus

Tämän opinnäytetyön aihetta on sivuttu monissa kirjallisuuden teoksissa. Seuraavaksi tarkastelen sekä suomalaisen että ulkomaisen kirjallisuuden lähteitä, joiden sisältö sivuaa tämän opinnäytetyön aihetta. Hyödynnän osaa näistä kirjallisuuden lähteistä myös jäljempänä tässä työssä.

Tapani Rinne on tarkastellut takaa-ajoja poliisitaktiikan näkökulmasta teoksessaan Poliisitaktiikasta (1995). Rinne käsittelee teoksessa poliisitoiminnan erilaisiin tilanteisiin

liittyviä taktisia toimintamalleja, niiden heikkouksia ja kehittämiskohteita. Teos on kattava katsaus poliisitaktiikkaan ja ajankohtainen edelleen, sillä perustoimintamallit eivät juurikaan muutu vuosien saatossa. Takaa-ajoihin liittyen teoksessa on oma lukunsa nimellä Takaa-ajotaktiikka. Luvussa perehdytään siihen, mitä takaa-ajolla tarkoitetaan, mitkä ovat sen tavoitteet ja tarkoitukset sekä miten takaa-ajossa käytännössä toimitaan. Rinne on tarkastellut takaa-ajoa yleisellä tasolla taktiikan näkökulmasta, eikä ole tuonut teoksessa ilmi toisen valtion alueelle jatkuvia takaa-ajoa.

Heikki Koskimaa on kartoittanut vuoden 2007 takaa-ajotilastoja Poliisia pakenevien ajoneuvojen seuraaminen Suomessa 2007 (2008) pro gradu -tutkielmassaan. Koskimaa on selvittänyt muun muassa erilaisia lähtötilanteita, joista takaa-ajotilanne on käynnistynyt sekä takaa-ajotilanteiden lukumääriä Suomen lääneissä maakunnittain. Yhtenä lähteenä Koskimaa on hyödyntänyt poliisin rikosilmoitusjärjestelmää, josta on valikoitunut tutkimukseen 1315 ilmoitusta, jotka sisälsivät poliisia pakenevien ajoneuvojen seuraamista. Koskimaa on kyseisen otannan osalta laatinut pylväsdiagrammin, josta selviää opinnäytetyöni aiheeseen liittyen, että pakenevien ajoneuvojen seuraamisista 52 on tapahtunut Lapin läänin alueella vuonna 2007. Tilastoissa ei ole selvitetty rajan yli jatkuneiden takaa-ajojen määriä, vaan ainoastaan läänikohtaisia tilastoja. Vaikka ajantasaisempia takaa-ajo tilastoja ei ole, niin Koskimaan koostamat tilastot antavat kuitenkin jonkinlaista osviittaa takaa-ajojen lukumääristä.

Cliff Robersonin teos *Police misconduct: a global perspective* (2017) käsittelee poliisin tekemiä rikkomuksia ja rikoksia yleismaailmallisesta näkökulmasta. Kuten muitakin poliisin suorittamia toimenpiteitä, takaa-ajojakin on tarkasteltu toiminnassa havaittujen epäkohtien osalta. Roberson tuo esille esimerkkitalanteita, joissa on toimittu takaa-ajon aikana kyseenalaisesti tai joku on loukkaantunut taikka kuollut tilanteen yhteydessä. Roberson käsittelee takaa-ajoa varsin lyhyesti, eikä teoksessa paneuduta niiden maailmaan tarkemmin.

Edellä tarkastellut aikaisemmat tutkimukset, ohjeet ja kirjallisuuden lähteet käsittelevät jokainen tavallaan takaa-ajoa. Keskusrikospoliisin laatimat ohjeet perustuvat Schengenin yleissopimuksen sisältöön, joten ne vastaavat sisällöltään eniten tämän opinnäytetyön aineistoa. Tutkimuksissa ja kirjallisuuden teoksissa on tarkasteltu takaa-ajoa taktisesta näkökulmasta, tilastoitu takaa-ajojen lukumääriä ja käsitelty takaa-ajojen suorittamisessa ilmenneitä epäkohtia. Niissä ei ole kuitenkaan tarkasteltu Schengen-ajan ylittäviä takaa-ajoa ja niiden erityispiirteitä. Schengen-termiä on sivuttu myös useammassa tutkimuksessa

ja kirjallisuuden teoksissa, mutta sitä on tarkasteltu lähinnä Schengen-järjestelmän pääasiallisen tarkoituksen ja toimivuuden kannalta.

3 KÄSITTEET

Tutkimusaihetta on tarpeen lähestyä keskeisimpien käsitteiden ja termien avulla, jotka linkittyvät laajempaan kokonaisuutena Schengeniin ja takaa-ajoihin. Selvitän seuraavaksi, mitä opinnäytetyössä esiintyvillä käsitteillä tässä työssä tarkoitetaan.

3.1 Schengen

Schengen-käsitteellä tarkoitetaan tässä opinnäytetyössä Schengen-aluetta, jossa rajatarkastukset sopimusvaltioiden yhteisillä rajoilla eli sisärajoilla on poistettu. ”Schengen on aikanaan EU:n rakenteiden ulkopuolella syntynyt hallitustenvälinen laaja ja ainutlaatuinen yhteistyöjärjestelmä” (Niemenkari 2003, 56).

3.2 Schengen-alue

Schengenin sopimusta soveltavat valtiot muodostavat Schengen-alueen. Alueeseen kuuluvat nykyisin seuraavat EU-jäsenmaat: Alankomaat, Belgia, Espanja, Islanti, Italia, Itävalta, Kreikka, Latvia, Liechtenstein, Liettua, Luxemburg, Malta, Norja, Portugali, Puola, Ranska, Ruotsi, Saksa, Slovakia, Slovenia, Suomi, Sveitsi, Tanska, Tšekki, Unkari ja Viro (Euroopan unioni, luettu 14.2.2020).

Schengen-sopimuksen on allekirjoittanut myös Norja, Islanti, Sveitsi ja Liechtenstein, joten niihin pystyy matkustamaan samalla tavoin kuin EU:n alueelle, vaikka ne eivät ole EU-maita (Ulkoministeriö, luettu 31.10.2019). Iso-Britannia, joka ei ole allekirjoittanut Schengen-sopimusta, erosi Euroopan unionista 31.1.2020 (Euroopan unioni, luettu 14.2.2020).

Schengen-aluetta kutsutaan Euroopan unionin alueella olevaksi vapaan liikkuvuuden alueeksi. Schengen-valtioiden kansalaisten tulee kuitenkin pyydettyä esittää voimassa oleva, matkustuksen kohteena olevan sopimusvaltion hyväksymä matkustusasiakirja, kuten passi tai henkilökortti. Jos Schengen-valtion kansalaisen oleskelu toisessa Schengen-valtiossa kestää yli kolme kuukautta, tulee kansalaisen rekisteröidä oleskeluoikeutensa paikallisella poliisilaitoksella. (Ulkoministeriö, luettu 31.10.2020.)

Schengen-alueeseen kuulumattomien valtioiden kansalaisilla on myös oikeus liikkua Schengen-alueella vapaasti maasta toiseen. Kyseinen oikeus koskee kaikkia, joilla on voimassa oleva oleskelulupa, viisumi johonkin Schengen-alueen valtioon tai jotka voivat matkustaa alueelle viisumitta. Schengen-valtioissa on hyväksytty yhteiset viisumeja, turvapaikkaa ja ulkorajojen valvontaa koskevat säännöt, joiden avulla henkilöiden vapaa liikkuminen voidaan turvata vaarantamatta yleistä järjestystä. Viisumivapaa henkilö saa oleskella alueella maksimissaan kolme kuukautta. (Ulkoministeriö 2006.)

Schengen-alueeseen liittyminen ei ole pelkästään poliittinen päätös. Valtioiden, jotka haluavat liittyä Schengen-alueeseen ja soveltaa siten pääosin Schengen säännöstöä, tulee täyttää tietyt reunaehdot. Näihin ehtoihin sisältyy realistinen ja todenmukainen varautuminen sekä kapasiteetti ottaa vastuuta sekä ulkorajojen valvonnasta yhdessä muiden Schengen-valtioiden kanssa että Schengen-viisumien myöntämisestä. Valtion tulee myös ylläpitää korkeaa turvallisuustasoa sisärajatarkastuksista luopumisen jälkeen yhteistyössä muiden Schengen-valtioiden lainvalvontaviranomaisten kanssa sekä soveltaa Schengen sopimuksen yleisiä määräyksiä, kuten maa-, meri- ja ilmarajojen valvontaa, viisumien myöntämistä, poliisiyhteistyötä ja henkilökohtaisen tiedon suojelemista koskevia määräyksiä. Ehtona on myös Schengenin tietojärjestelmään (nykypäivänä SIS II) liittyminen ja sen käyttö. Hakijavaltiot käyvät läpi niin kutsutun Schengen-arvioinnin ennen Schengen-alueeseen liittymistä sekä aika ajoin liittymisen jälkeen, jotta varmistetaan hakijavaltion oikeanlainen Schengenin lainsäädännön soveltaminen. (Euroopan komissio, luettu 31.10.2019, käänös Kurvinen 2019.)

3.3 Schengen-sopimus

Schengen-sopimus on Schengen-alueeseen kuuluvien sopimusvaltioiden noudattama säännöskokonaisuus, jonka mukaan myös kyseinen alue on nimetty. Sopimuksen tarkoituksena on helpottaa henkilöiden vapaata liikkumista Schengen-alueella. Sopimus mahdollistaa sopimusvaltioiden kansalaisille vapaan liikkuvuuden sopimusvaltioiden välillä ja alueen yhteisen viisumipolitiikan. Schengen-sopimuksen myötä poistuneet rajatarkastukset yhteisillä rajoilla voidaan ottaa tilapäisesti uudelleen käyttöön EU:n sisällä turvalausekkeen nojalla, jos kyseessä on vakava yleiseen turvallisuuteen tai politiikkaan kohdistuva uhka. (Ulkoministeriö, luettu 28.9.2019.)

3.4 Schengenin yleissopimus

Schengen-sopimuksen soveltamisesta tehty yleissopimus. Schengenin yleissopimus määrittää ehdot ja takeet kyseisenlaisen alueen perustamiselle, jonka sisärajoilla ei tehdä tarkastuksia.

3.5 Schengenin säännöstö

Schengenin säännöstö käsittää Schengenin sopimuksen, Schengenin yleissopimuksen, Schengen-valtioiden liittymissopimukset sekä Schengenin yleissopimuksella perustettujen toimielinten antamat säännökset. ”Schengenin säännöstö koostuu nykyään paitsi alkuperäisestä Schengenin säännöstöstä myös unionin säännöstöstä, jolla on kehitetty edelleen alkuperäistä Schengenin säännöstöä” (Suomalainen asiasanasto- ja ontologiapalvelu Finto, luettu 31.10.2019). Schengenin säännöstö on osa EU:n lainsäädäntöä. Suomi ja muut pohjoismaat aloittivat säännöstön soveltamisen 25.3.2001 (Ulkoministeriö, luettu 28.9.2019).

Schengenin säännöstön mahdollistama vapaa liikkuvuus kannustaa sopimusvaltioiden kansalaisia liikkumaan rajojen ylitse, niin työn, koulutuksen kuin vapaa-ajan matkailun takia. Rajanylityspaikoilla ei tarvitse jonottaa rajatarkastuksien takia ja ylityspaikat yhdistävät sopimusvaltioiden maat lähes huomaamattomasti toisiinsa. Rajanylityksen helppous mahdollistaa ohessa myös rikollisuuden liikkumisen yli rajojen, ja rikoksenteijät pyrkivät toisinaan pakoilemaan lainvalvontaviranomaisia rajan ylityksen keinoin.

3.6 Valtiosopimus 23/2001

Takaa-ajon suorittamista käytännössä säännellään valtiosopimuksessa 23/2001, joka on ulkoasiainministeriön ilmoitus Schengenin säännöstön soveltamisesta. Schengenin yleissopimuksen allekirjoittamisen yhteydessä Suomelta vaadittiin selitys 41 artiklan kappaleisiin 2, 3 ja 4. Selityksessä ulkoasiainministeriö määrittelee edellä mainittujen kappaleiden määräysten pohjalta toimintamenetelmät takaa-ajoon alueellaan jokaisen Schengen-valtion osalta, minkä kanssa sillä on yhteinen raja. Selitys annettiin yhteisymmärryksessä kunkin kyseessä olevan valtion kanssa, jotta sisärajojen molemmin puolin sovellettaisiin yhteneviä säännöksiä.

Suomen ulkoasiainministeriö antoi siis yhtenevän selityksen Ruotsin viranomaisten kanssa, jolloin rajojen kummallakin puolella sovelletaan artikla 41 kappaleen 9 mukaisesti toisiaan vastaavia säännöksiä. Valtiosopimuksen sisältöön perehdytään jäljempänä tässä työssä.

3.7 Schengen-poliisiyhteistyö

Schengenin sisäistä poliisiyhteistyötä säännellään Schengenin yleissopimuksen artikla 39:llä. Schengen-alueen poliisiyhteistyön tavoitteena on varmistaa vapaa liikkuminen sopimusvaltioiden välillä. Schengen-valtioiden tavoitteena on myös tehostaa poliisiyhteistyötä ja ulkorajavalvontaa suhteessa muihin kuin Schengen-valtioihin. (Ulkoministeriö, luettu 28.9.2019.)

Euroopan unionin neuvoston selonteossa (2003) Schengen-poliisiyhteistyön merkitys vapaan liikkuvuuden alueella on kuvattu seuraavasti: ”Vapaa liikkuvuus Schengen-valtioiden alueella merkitsee vapautta, joka edellyttää vastapainoksi paitsi yhteisten ulkorajojen vahvistamista ja kolmansien maiden kansalaisten hallinnointia, myös Schengen-valtioiden lainvalvontaviranomaisten välistä tiivistä yhteistyötä.”

3.8 ISEC-projekti

Suomen ja Ruotsin poliisiviranomaisten yhteinen EU-rahoitteinen hanke (2014 – 2016), jonka aikana poliiseja koulutettiin yhteispartiointiin Lapin poliisilaitoksen alueella. Hankkeen tavoitteena oli antaa poliiseille valmius toimia partiona kummallakin puolella rajaa. Suuremmassa mittakaavassa tavoitteena on hyödyntää olemassa olevia poliisiresursseja tehokkaammin estämään rajan yli liikkuvaa rikollisuutta. Koulutuksessa perehdyttiin lainsäädännön eroavaisuuksiin sekä kieleen. Noin 150 suomalaista ja ruotsalaista poliisimiestä saivat yhteispartiointiin valmistavan täydennyskoulutuksen, ja poliisien peruskoulutukseen on suunniteltu myös vastaavaa yhteistä koulutusta. Yhteispartiointi voidaan aloittaa, kun vaadittavat lakimuutokset on saatettu voimaan molemmissa maissa, ja tämän takia yhteispartiointiprojektin antia ei ole vielä päästy hyödyntämään käytännössä. (Poliisiammattikorkeakoulu 2016.)

3.9 Schengenin tietojärjestelmä (SIS)

Schengenin tietojärjestelmällä tarkoitetaan SIS-tietojärjestelmää (Schengen Information System). SIS-järjestelmä on laajamittainen, keskitetty tietojärjestelmä, jolla tuetaan

Schengen-alueen ulkorajoilla tehtäviä tarkastuksia ja edistetään lainvalvonta- ja oikeusviranomaisten yhteistyötä Euroopassa (Valtioneuvosto 2019).

Schengenin sopimuksen mukainen sisärajatarkastusten lakkauttaminen lisäsi rikollisten toimintamahdollisuuksia ja edellytti nopeaa sekä varmaa tietojen vaihtoa Schengen-valtioiden välillä. SIS-tietojärjestelmä perustettiin valvontaviranomaisten toiminnan helpottamiseksi ja tehostamiseksi.

Schengen-sopimusta soveltavat valtiot tallettavat järjestelmään tietoja muun muassa etsintäkuulutetuista henkilöistä ja varastetuista tavaroista. (Poliisi, luettu 31.10.2019.) Suomi sitoutui perustamaan SIS-tietojärjestelmän kansallisen version, N.SIS - tietojärjestelmän liittyessään Schengenin yleissopimukseen (HE 20/1998 vp, 20). Schengen-tietojärjestelmä otettiin käyttöön vuonna 2001 ja nykyään käytössä on tietojärjestelmän uudistettu versio, vuonna 2013 käyttöön otettu SIS II.

3.10 SIRENE-toimisto

Keskusrikospoliisissa toimiva SIRENE-toimisto (Supplementary Information Request at the National Entries) on Schengenin sopimuksen edellyttämä Suomen kansallinen keskusviranomainen, joka huolehtii kansainvälisestä tiedonvaihdesta muiden Schengen-valtioiden keskusviranomaisten kanssa. SIRENE-toimisto vastaa myös Schengenin tietojärjestelmän (SIS) ylläpidosta, järjestelmään syötettävien kuulutusten laadusta ja lainmukaisuudesta sekä näiden tietojen vaihdosta Schengen-valtioiden välillä.

SIRENE-toimistolla on yhteydet sekä kansalliseen että kansainväliseen SIS-järjestelmään. Kansallisten SIRENE-toimistojen välityksellä tapahtuvalla tiedonvaihdolla on keskeinen merkitys Schengen-alueen sisäisen turvallisuuden ylläpitämisessä, rajat ylittävän rikollisuuden torjunnassa sekä rikosten selvittämisessä. SIRENE-toimiston toiminta on ympärivuorokautista. (Sinetti 2019.)

3.11 Schengen-takaa-ajo

Schengen-takaa-ajolla tarkoitetaan tässä opinnäytetyössä tilannetta, jossa suomalainen poliisi ryhtyy Suomen valtionrajojen sisäpuolella takaa-ajoon, joka jatkuu rajan yli Ruotsin puolelle eli toisen Schengenin säännöstöä soveltavan valtion alueelle.

Takaa-ajolla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa poliisitoiminnan yhteydessä kehkeytyvää tilannetta, jossa poliisi ryhtyy ajamaan takaa pakenevaa ajoneuvoa aikomuksenaan pysäyttää kyseinen ajoneuvo.

Takaa-ajo ei saisi koskaan olla itsetarkoitus. Takaa-ajo on etukäteistoimintaa, eikä tehtävä koskaan pääty takaa-ajon loppumiseen, vaan siihen liittyy väistämättä muita välittömiä toimenpiteitä. Takaa-ajolla tulee olla selvät tavoitteet, joihin tulee pyrkiä määrätietoisesti ja ammattimaisesti. (Rinne 1995, 213.)

Takaa-ajoon ryhtymisen tarkoituksenmukaisuus ja välttämättömyys tulee aina arvioida tilannekohtaisesti. Takaa-ajon aikana tulee harkita myös takaa-ajosta luopumista, jos vallitsevat olosuhteet puoltavat takaa-ajosta luopumista. (Rinne 1995, 214.)

4 TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHDAT

Tässä luvussa paneudutaan yksityiskohtaisemmin siihen, mihin tutkimuksessa pyritään vastaamaan ja kuinka tutkimus toteutetaan. Esittelen seuraavaksi tutkimuksen tutkimuskysymykset, tutkimuksen kohderyhmän sekä mitä menetelmiä hyödyntäen tutkimus toteutetaan.

4.1 Tutkimuskysymykset

Tutkimuksen toteutuksen kulmakivinä hyödynnetään tutkimuskysymyksiä, joihin tutkimuksessa pyritään vastaamaan ja joita hyödynnetään myös lopputuotoksen rakennetta muotoiltaessa. Aihetta lähestytään seuraavien tutkimuskysymyksien kautta:

1. Mitkä ovat edellytykset operatiivisen poliisitoiminnan jatkamiselle Schengen rajan yli liikkuvissa takaa-ajotilanteissa?
2. Mitä ilmoituksia poliisin tulee tehdä ja kenelle, takaa-ajon liikkuesssa Schengen-alueella valtionrajan toiselle puolelle?
3. Mitä erilaisia kanavia ja keinoja Suomen ja Ruotsin poliisiviranomaisilla on keskinäiseen yhteydenpitoon? Kuka vastaa yhteydenotoista?
4. Miten vastuu jakaantuu takaa-ajotilanteissa Suomen ja Ruotsin poliisiviranomaisten kesken?

4.2 Kehittämistutkimus

Opinnäytetyön toteutan toiminnallisena opinnäytetyönä, joka tunnetaan myös kehittämistyyppisenä tutkimuksena eli kehittämistutkimuksena. Kehittämistutkimuksen

tavoitteena on ammatillisessa kentässä käytännön toiminnan ohjeistaminen, opastaminen, toiminnan järjestäminen tai järjeistämisen (Vilkka & Airaksinen 2004, 9). Kehittämistutkimuksen avulla pyritään saamaan aikaan muutos, joka tarkoittaa käytännössä ongelman poistamista tai ainakin kohentunutta tilaa.

Kehittämistutkimukset tehdään lähes aina silmällä pitäen jotakin organisaatiota tai yritystä, eivätkä ongelmat siten ole aina kovin yksiselitteisiä. (Kananen 2015, 11-13.) Valitsin kehittämistyyppisen tutkimuksen opinnäytetyön tutkimusmuodoksi, sillä tavoitteena on nimenomaisesti kehittää poliisin tiedonjakoa ja ammattiosaamista Schengen-takaa-ajoja käsittelevän perehdytysoppaan avulla.

4.3 Oikeustieteellinen tutkimus

Tutkimusotteena käytän oikeustieteellisen tutkimuksen alaan kuuluvaa oikeusdogmaattista tutkimusotetta eli lainoppia. Oikeustieteellisen tutkimuksen aiheen tulee jollakin tavoin liittyä oikeusnormeihin ja niillä toteutettavaan yhteiskunnalliseen sääntelyyn tai oikeudelliseen ajatteluun (Husa ym. 2008, 17). Valitsin kyseisen tutkimusotteen siitä syystä, että tarkastelen tutkimuksessa nimenomaan oikeusnormeja, joilla toteutetaan yhteiskunnallista sääntelyä poliisitoiminnan osalta. Oikeusnormien analyysin perusteella tutkin, mitä lainsäädännön pykälät käytännössä tarkoittavat ja kuinka niitä tulee tulkita.

”Oikeustiede on pohjimmillaan argumentaatiota eli punnittujen väitteiden ja perustelujen esittämistä --” (Husa ym. 2008, 13). Oikeustieteessä objektiivinen totuus ikään kuin puuttuu ja lukijan vakuuttelu tapahtuu sanojen muodossa, mistä syystä kirjoittaminen on oikeustieteessä erityisen olennaista. Epäjohdonmukaisuus ja sekava tyyli sekä tieteellisten käytänteiden noudattamatta jättäminen vievät uskottavuutta argumenteilta, joita muutoin pidettäisiin perusteltuina. Argumentaatio voi perustua monenlaisen lähdeaineiston varaan, kuten lakitekstiin, oikeuskäytäntöön, tai lainvalmisteluaineistoon. (Husa ym. 2008, 13-14.)

Oikeustieteen olennaisimpia osa-alueita ovat lainoppi, oikeushistoria, oikeussosiologia, oikeusfilosofia sekä vertaileva oikeustiede (Tuori 1995, 739). Työn laadinnassa näitä tarkastelun tapoja voidaan myös yhdistellä, eivätkä näkökulmat ole toisiaan poissulkevia Husan mukaan suurin osa oikeustieteellisestä tutkimuksesta on lainoppia eli oikeusdogmatiikkaa. (Husa ym. 2008, 19-20.) Tarkastelen lainoppia ja kyseisen tutkimusotteen valintaa tarkemmin seuraavissa kappaleissa.

4.4 Oikeusdogmaattinen tutkimusote

Opinnäytteen tutkimusmenetelmänä käytän lainsäädännön tulkintaa eli oikeusdogmaattista tutkimusotetta. Oikeusdogmatiikka eli lainoppi pohjautuu voimassaoleviin oikeuslähteisiin, kuten lainvalmisteluaineistoihin ja oikeuskirjallisuuteen. Lainopin avulla tutkitaan oikeusjärjestykseen kuuluvia oikeusnormeja ja tulkitaan niiden sisältöjä. Lainopin keinoin pyritään ymmärtämään, kuinka käytännön tilanteissa tulisi voimassa olevan oikeusjärjestyksen perusteella toimia. (Husa ym. 2008, 20.)

Lainopin tärkein tehtävä perustuu oikeusjärjestyksen sisältöä koskevaan epätietoisuuteen, jota pyritään oikeusnormien sisällön selvittämisen keinoin tulkitsemaan. Tulkinnan ohessa toinen keskeinen lainopin tehtävä on oikeusjärjestyksen eli voimassa olevan oikeuden jäsentäminen. Jäsentämisen avulla lainoppi pyrkii luomaan ja kehittämään oikeudellista käsitejärjestelmää, jolla oikeutta tulkitaan. (Husa ym. 2008, 21.)

Kyseinen tutkimusote palvelee tutkimuksen lopputuotoksena syntyvän perehdytysoppaan sisällön rakentumista, sillä lopputuotoksena tuotettavan toimintaohjeistuksen tulee myötäillä lainsäädännön pykälä ja niiden analyysia. Tiedostan, että lainopillisten tutkimusten keskeisenä ongelmana on kuvailu eli lähdemateriaalin esitleminen ilman kriittistä ja arvioivaa otetta (Sutela ym. 2003, 11).

4.5 Tutkimusmenetelmät

Tutkimusmenetelmät voidaan jakaa aineistonkeruu- ja analyysimenetelmiin, joilla aineistoa käsitellään. Tutkimusmenetelmiä suunniteltaessa tulee valita ne keinot, joilla saadaan luotettavia tutkimustuloksia. (Kananen 2015, 12-13.) Aineistonkeruumenetelmänä käytän tietoperustan osalta kirjallisuuskatsausta ja varsinaisen tutkimuksen osalta sekä kirjallisessa että sähköisessä muodossa olevia oikeuslähteitä.

Oikeustieteen keskeisimpiä tutkimusmetodeja ovat sisällönerittely eli tekstianalyysi sekä empiiriset tutkimusmenetelmät. Oikeusnormeja tutkittaessa lähtökohtaisena metodina on tekstianalyysi. Tekstianalyysi, jota kutsutaan myös tulkinnaksi, on äärimuodossaan silloin, kun lakitekstin epämääräisille sanoille annetaan merkityssisältö. Moniselitteisten ilmausten sisältöä voidaan myös pyrkiä selventämään tulkinnalla. Käytännössä ensin etsitään jonkin käsitteen kaikki oikeudellisesti mahdolliset tulkinnat ja valitaan niistä jokin, jonka puolesta tai jota vastaan pyritään esittämään argumentteja. (Husa ym. 2008, 25-26.)

Valitsemani menetelmät palvelevat työn tarkoitusta, sillä Schengen-ajan yli jatkuvia takaa-ajoa sääntelevät säädökset löytyvät oikeuslähteistä ja kirjallisuuskatsaus puolestaan tukee lainsäädännön piiristä löytyvää virallista materiaalia.

5 LAINSÄÄDÄNTÖ

Schengen-ajan yli jatkuvia takaa-ajoa säännellään Schengenin yleissopimuksen artikla 41:llä. Takaa-ajon käytännön suorittamista säännellään puolestaan valtiosopimuksessa 23/2001, joka on esitelty tarkemmin käsitteiden yhteydessä. Ulkoasiainministeriö on antanut valtiosopimuksessa selityksen yleissopimuksen erikseen määrättyjen kappaleiden tarkoittamiin toimintamenetelmiin. Selitys on annettu yhteisymmärryksessä Ruotsin kanssa, joten molemmilla sopimusvaltioilla on siten yhtenäiset linjaukset kyseisten toimintamenetelmien suhteen.

Esittelen seuraavaksi Schengen yleissopimuksen artikkelit 41, 42, 43 ja 44, joihin kirjatut toimintamenetelmät luovat raamit Schengen-takaa-ajojen käytännön suorittamiselle. Käsittelen ainoastaan niitä artiklojen kohtia, joita Suomen ja Ruotsin välisissä takaa-ajotilanteissa sovelletaan valtiosopimuksen 23/2001 mukaan. Esittelen myös hallituksen esitykseen (20/1998 vp) kirjattuja tarkennuksia liittyen artiklojen tulkintaan sekä Euroopan unionin neuvoston selonteossa (2003) esiteltyjä suosituksia ja parhaita käytäntöjä, jotka käsittelevät edellä mainittuja artikloja.

Ruotsin nimeämät takaa-ajoon oikeutetut toimivaltaiset viranomaiset ovat poliisi- ja tullimiehet (HE 20/1998 vp, 56). Suomen osalta takaa-ajoon oikeutettuja toimivaltaisia viranomaisia ovat poliisin lisäksi tullin ja rajavartiolaitoksen viranomaiset (HE 20/1998 vp, 47).

5.1 Schengen artikla 41

Takaa-ajon edellytykset. Schengenin yleissopimuksen artikla 41 sääntelee ajan yli jatkuvan takaa-ajon suorittamista ja takaa-ajon toimintamenetelmiä. Ensimmäisen kappaleen mukaan takaa-ajon edellytyksenä on, että takaa-ajettava on tavattu Suomessa itse teossa eli verekseltään suorittamassa tai osallistumassa johonkin jäljempänä määriteltävään rikokseen tai kyseessä on tutkinta- tai vankeusvankeuden aikana paennut henkilö. Edellytys koskee myös pakenemasta tavattua rikoksentekijää tai osallista rikokseen (HE 20/1998 vp, 53).

Edellytyksenä takaa-ajon jatkamiselle on myös, että Ruotsin poliisiviranomaisille ei ole voitu tapahtuman kiireellisyyden vuoksi ilmoittaa ennakkoon takaa-ajon jatkamisesta Ruotsin alueelle. Jos Ruotsin poliisiviranomaiset eivät pysty jatkamaan takaa-ajoa välittömästi rajan ylityksen jälkeen, niin suomalaisilla poliisimiehillä on oikeus jatkaa takaa-ajoa Ruotsin alueella.

Kappaleessa säädetään myös, että takaa-ajoa suorittavien suomalaisten poliisimiesten on otettava viimeistään rajaa ylittäessään yhteys Ruotsin toimivaltaisiin viranomaisiin. Yhteydenoton keinoa ei ole tarkemmin määritelty, sillä yhteydenpidon keinot käyvät ilmi jäljempänä käsiteltävästä artiklasta 44. Keskusrikospoliisin rajan yli jatkuvia takaa-ajoja käsittelevästä ohjeesta (Sinetti 2020) selviää, että ilmoituksen takaa-ajon jatkamisesta toisen sopimusvaltion toimivaltaisille viranomaisille voi pohjoismaiden poliisiviranomaisten kesken tehdä joko SIRENE-toimiston välityksellä tai paikallispoliisien kesken suoria yhteyksiä hyödyntäen.

Takaa-ajo on keskeytettävä välittömästi, jos Ruotsin toimivaltaiset viranomaiset niin vaativat. Ruotsin paikallisesti toimivaltaiset viranomaiset voivat takaa-ajavien suomalaisten poliisimiesten pyynnöstä ottaa takaa-ajettavan kiinni hänen henkilöllisyytensä selvittämiseksi taikka hänen pidättämiseksi.

Pidättämiseen liittyen hallituksen esityksessä mainitaan seuraavaa: ”Schengenin yleissopimusta ei kuitenkaan voida tulkita niin, että rajan yli tapahtuva takaa-ajo sinänsä täyttäisi pidättämisen edellytykset, jonka johdosta kansalliset viranomaiset voisivat suorittaa suoraan takaa-ajetun pidätyksen -- Joissakin takaa-ajotilanteissa tällaiset edellytykset voivat olla jo olemassa.” (HE 20/1998 vp, 54.) Takaa-ajo ei itsessään täytä pidättämisen edellytyksiä, vaan edellytykset tulee arvioida erikseen kansallisen lainsäädännön mukaan.

Kiinniotto-oikeus. Kappale kaksi sääntelee suomalaisten poliisimiesten kiinniotto-oikeutta takaa-ajotilanteen yhteydessä. Valtiosopimuksessa 23/2001 on määritelty, että kiinniotto-oikeuden periaatteena sovelletaan Schengenin yleissopimuksesta ilmenevää b) kohtaa.

Sovellettavan periaatteen mukaan takaa-ajon suorittavat suomalaiset poliisimiehet voivat ottaa takaa-ajetun henkilön kiinni Ruotsin puolella, jos Ruotsin paikallisesti toimivaltaiset viranomaiset eivät vaadi takaa-ajon keskeyttämistä, eivätkä he pysty jatkamaan takaa-ajoa riittävän nopeasti rajan ylityksen jälkeen. Kiinniotosta on välittömästi ilmoitettava Ruotsin toimivaltaisille viranomaisille. Kiinniottoa voidaan jatkaa, kunnes Ruotsin

poliisiviranomaiset voivat paikalle päästyään todeta kiinniotetun henkilöllisyyden tai ryhtyä toimiin tämän pidättämiseksi. Hallituksen esityksessä todetaan, että takaa-ajavilla vieraan valtion virkamiehillä ei ole oikeutta käyttää muita pakkokeinoja kuin kiinniotto-oikeutta (HE 20/1998 vp, 54).

Takaa-ajoon liittyvät alueelliset ja ajalliset rajoitukset. Kappaleessa kolme käsitellään takaa-ajon aikana sovellettavia menettelyjä koskien takaa-ajon ajallista kestoja ja sallittua toiminta-aluetta. Kyseisen kappaleen osalta valtiosopimuksessa on esitetty sovellettavan b) kohtaa.

Takaa-ajo tapahtuu ilman aluetta tai aikaa koskevia rajoituksia. Menettely tarkoittaa, että takaa-ajon aikana ajettavaa matkaa ei ole rajoitettu tiettyyn pisteeseen valtioiden välillä kulkevasta rajasta katsottuna, eikä takaa-ajon kestolle ole myöskään määritelty ajallisesti enimmäisaikaa. Hallituksen esityksessä on esimerkin omaisesti mainittu, että jotkut sopimusvaltiot ovat rajoittaneet takaa-ajo-oikeuden esimerkiksi 30 kilometrin etäisyyteen rajasta (HE 20/1998 vp, 54).

Takaa-ajoa edellyttävät rikokset. Jotta takaa-ajoa voidaan jatkaa toisen valtion puolella, on jatkamisen mahdollistavat rikokset määritelty valtioiden antamissa selityksissä. Valtiosopimuksen 23/2001 mukaisesti Suomen ja Ruotsin välillä sovelletaan kappaleen neljä b) kohtaa.

Takaa-ajoa edellyttävän rikostyyppin on määritelty valtiosopimuksessa tarkoittavan rikoksia, joiden perusteella rikoksenteijä voidaan luovuttaa. Tällä viitataan rikoksenteijän luovuttamisesta säädettyyn lakiin, josta on laadittu pohjoismaiden soveltama laki rikoksen johdosta tapahtuvasta luovuttamisesta Suomen ja muiden Pohjoismaiden välillä (1383/2007). Kyseisen lain perusteella b) kohdalla tarkoitetaan rikoksia, joiden ankarin rangaistus on vähintään vuosi vankeutta.

Edellytyksen täyttäviä rikoksia ovat esimerkiksi huumausainerikos, kavallus, luvaton käyttö, moottorikulkuneuvon käyttövarkaus, pahoinpitely, törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, vaarallisen esineen hallussapito, vahingonteko ja varkaus. Puolestaan esimerkiksi perusmuotoinen liikenneturvallisuuden vaarantaminen tai huumausaineen käyttörikos eivät täytä vaadittua edellytystä.

Takaa-ajon yleiset edellytykset. Kappaleessa viisi on määritelty takaa-ajon yleiset edellytykset, joiden puitteissa takaa-ajoon voidaan ryhtyä. Kappaleen määräysten

mukaisesti suomalaisten poliisimiesten tulee noudattaa artiklan 41 sisältämiä määräyksiä, Ruotsin lainsäädäntöä sekä Ruotsin paikallisesti toimivaltaisten viranomaisten määräyksiä suorittaessaan virkatehtäviä Ruotsin alueella. Takaa-ajo saa tapahtua ainoastaan maarajojen ylitse, rajaten pois mahdollisuuden esimerkiksi moottorikelkalla suoritettavaan takaa-ajoon jäätyneen vesistön rajapinnan yli.

Suomalaiset poliisimiehet eivät saa mennä asuntoihin tai paikkoihin, joihin yleisöllä ei ole pääsyä. Suomalaisten poliisimiesten tulee olla helposti tunnistettavissa esimerkiksi virkapuvusta tai poliisiajoneuvossa käytettävistä tunnuksista. Siviiliasuiset poliisimiehet saavat jatkaa takaa-ajoa Ruotsin alueella vain tunnuksellisella poliisiajoneuvolla. Edellytyksenä on myös, että suomalaisten poliisimiesten on koko takaa-ajotilanteen ajan kyettävä todistamaan toimivansa viranomaisen asemassa väärinymmärrysten välttämiseksi.

Virka-ase. Takaa-ajoa suorittava suomalainen poliisimies saa kantaa virka-asettaan takaa-ajon aikana Ruotsin puolella. Virka-aseen käyttö on sallittua ainoastaan hätävarjelutarkoituksessa, joten aseiden käyttäminen voimankäytönvälineenä on kielletty. Hallituksen esityksessä todetaan esimerkin omaisesti, että virka-aseiden käyttäminen ajoneuvon pakkopysäyttämiseksi on kielletty (HE 20/1998 vp, 54).

Kiinnioton yhteydessä tehtävät toimenpiteet. Jos takaa-ajettava henkilö otetaan takaa-ajon päätteeksi kiinni, hänelle voidaan suorittaa turvallisuustarkastus Ruotsin poliisiviranomaisten huostaan saattamisen turvaamiseksi. Kiinni otetulle voidaan asettaa käsiraudat kuljetuksen ajaksi ja henkilön hallussa olevat esineet voidaan takavarikoida.

Takavarikoiminen on pakkokeinolaissa (22.7.2011/806) määritelty poliisin pakkokeino. Kuten keskusrikospoliisin takaa-ajoa käsittelevässä ohjeessa (Sinetti 2020) on mainittu, rajan yli jatkuvassa takaa-ajotilanteessa ei saa käyttää pakkokeinoja toisen sopimusvaltion alueella. Takavarikoinnilla tarkoitetaan tässä yhteydessä siten ennemminkin esineiden haltuunottoa, ei suomalaisen poliisimiehen ymmärtämää pakkokeinolain sääntelemää takavarikointia.

Yhteisymmärryksessä annetut selitykset. Schengenin yleissopimusta allekirjoittaessaan Suomi ja Ruotsi ovat antaneet kappaleen yhdeksän mukaisesti yhteisymmärryksessä selitykset, joissa on määritelty kappaleiden 2, 3 ja 4 määräysten pohjalta sovellettavat toimintamenetelmät takaa-ajotilanteisiin. Selitykset ovat yhteneviä, jotta sisärajojen molemmin puolin noudatetaan toisiaan vastaavia säännöksiä. Annetut selitykset voidaan

milloin tahansa korvata toisella selityksellä. Aikaisemman selityksen soveltamisalaa ei kuitenkaan voida supistaa uudella selityksellä (HE 20/1998, 56).

Jatkotoimenpiteet. Esittelen lyhyesti takaa-ajon jälkeisiä toimenpiteitä. Jatkotoimenpiteet löytyvät kappaleen viisi kohdista g) ja h) sekä kappaleesta kuusi.

Kappaleen viisi mukaan takaa-ajon suorittaneiden suomalaisten poliisimiesten tulee ilmoittautua Ruotsin paikallisesti toimivaltaisten viranomaisten luona, joiden alueella he ovat toimineet ja esitettävä selvitys toiminnastaan. Hallituksen esityksessä asia on ilmaistu toteamalla, että takaa-ajon suorittaneilla poliisimiehillä on ilmoittautumis- ja selvityksentekovelvollisuus (HE 20/1998 vp, 55).

Ruotsin paikallisesti toimivaltaisten viranomaisten pyynnöstä suomalaiset poliisimiehet ovat velvollisia olemaan käytettävissä siihen saakka, kunnes heidän toimiinsa liittyneet seikat on selvitetty. Kyseistä menettelyä sovelletaan, vaikka takaa-ajettua henkilöä ei ole saatu kiinni. Ruotsin poliisiviranomaisten pyynnöstä takaa-ajon suorittaneiden suomalaisten poliisimiesten on myös osallistuttava heidän suorittamiaan toimia seuraaviin tutkimuksiin sekä oikeusprosessiin.

Edellä esitelty menettely voidaan monesti hoitaa puhelimitse tai muulla yhteydenpidon välineellä. Omien kokemuksieni ja käsitykseni perusteella fyysistä ilmoittautumista paikallisesti toimivaltaisten poliisiviranomaisten luona harvemmin vaaditaan, jos tapauksen luonne ei erityisestä syystä niin edellytä. Ruotsin poliisiviranomaisille on kuitenkin annettava selvitys suoritetuista toimista joko kasvotusten taikka jollakin yhteydenpidon välineellä.

Pidättäminen. Kappaleen kuusi mukaan suomalaisten poliisimiesten takaa-ajama henkilö, jonka Ruotsin poliisiviranomaiset ovat ottaneet kiinni, voidaan kansallisuudestaan riippumatta pidättää kuulusteluja varten. Jos kiinniotettu henkilö ei ole Ruotsin kansalainen, hänet on vapautettava viimeistään kuuden tunnin kuluttua pidättämisestä, mikäli Ruotsin paikallisesti toimivaltaiset poliisiviranomaiset eivät ole ennen edellä mainitun määräajan päättymistä vastaanottaneet jossain muodossa pyyntöä, joka koskee väliaikaista pidättämistä luovuttamista varten. Pidättämisen ajalliseen keston ei lasketa keskiyön ja aamun kello yhdeksän välisiä tunteja.

5.2 Schengen artikla 42

Schengenin yleissopimuksen artikla 42 käsittelee suomalaisten poliisimiesten vastuuta ja asemointia takaa-ajotilanteiden aikana. Artiklan mukaan suomalaiset poliisimiehet rinnastetaan ruotsalaisiin poliisiviranomaisiin takaa-ajotilanteiden aikana Ruotsin alueella toimiessaan niiden rikosten osalta, joiden kohteeksi he joutuvat tai joita he tekevät. Tämä tarkoittaa sitä, että suomalaiset poliisimiehet toimivat Ruotsin lainsäädännön mukaisella virkavastuulla ja nauttivat myös Ruotsin rikoslain mukaista rikosoikeudellista suojaa. Suomalaisten poliisimiesten Ruotsin alueella tekemien rikosten oikeudelliseen arviointiin sovelletaan myös Ruotsin rikoslakia. (HE 20/1998 vp, 56-57.)

Artiklan edellyttämä menettely on järkeenkäyvä, sillä suomalaisten poliisimiesten tulee artikla 41 mukaisesti toimia Ruotsin lainsäädännön mukaan Ruotsin alueella toimiessaan. Täten on ymmärrettävää, että suomalaiset poliisimiehet toimivat Ruotsin lainsäädännön mukaisella virkavastuulla ja Ruotsin rikoslain mukaisen rikosoikeudellisen suojan turvin.

5.3 Schengen artikla 43

Schengenin yleissopimuksen artikla 43 sääntelee takaa-ajon aikana aiheutuneiden vahinkojen korvausvastuuta ja sopimusvaltioiden välistä taloudellisen korvausvastuun jakautumista. Ensimmäisen kappaleen mukaan suomalaiset poliisimiehet ovat vastuussa takaa-ajon aikana Ruotsin alueella aiheutuneista vahingoista Ruotsin lainsäädännön mukaisesti.

Kappaleessa kaksi säännellään vastuukysymyksistä tapauksissa, joissa suomalaisten poliisimiesten toiminnasta on aiheutunut vahinkoa kolmannelle osapuolelle Ruotsin alueella toimittaessa. Ensisijainen korvausvastuu vahinkojen korvaamisesta vahinkoa kärsineelle on tällaisissa tilanteissa Ruotsin valtiolla samaan tapaan, kuin se on vastuussa ruotsalaisten poliisimiesten aiheuttamista vahingoista. Säännöksen tarkoituksena on Ruotsin kansalaisten oikeuksien turvaaminen vähentymättöminä Ruotsin lainsäädännön mukaan niissä tapauksissa, joissa suomalaiset poliisimiehet aiheuttavat toiminnallaan vahinkoa. (HE 20/1998, 57.)

Kappaleet kolme ja neljä käsittelevät sopimusvaltioiden välistä takautumisoikeutta vahingonkorvausten osalta. Kappaleessa kolme linjataan, että Suomen valtio ei maksa vahingonkorvauksia suoraan kolmannelle takaa-ajon aikana aiheutuneesta vahingosta, vaan korvaus maksetaan Ruotsin valtiolle tämän kolmannelle osapuolelle maksaman

vahingonkorvausmäärän suuruisena. Vahingonkorvausmäärä tulee maksaa kokonaisuudessaan.

Kappaleen neljä mukaan Ruotsin tulee luopua takaa-ajon aikana aiheutuvista vahingonkorvausvaatimuksista Suomea kohtaan. Suomella on kuitenkin oikeus vaatia vahingonkorvausta kolmannelta taholta. Vahingonkorvausvaatimuksista luopuminen ei myöskään estä täysimääräisen korvauksen suorittamista niiltä osin kuin Ruotsi, jonka alueella on toimittu, joutuu vahingon johdosta suorittamaan korvauksia vahinkoa kärsineelle.

Pakkokeinojen käyttö ei kiinniottoa lukuun ottamatta ole sallittua takaa-ajotilanteessa. Kiinnioton yhteydessä saatetaan kuitenkin joutua käyttämään voimakeinoja, jolloin ”laillistenkin” voimakeinojen käytöstä mahdollisesti aiheutuvat vahingot korvataan Ruotsin lainsäädännön mukaisesti. Korvaus voi johtua mistä tahansa laillisesta pakkotoimenpiteestä, jonka suomalainen poliisimies on suorittanut virka-asemansa perusteella. (HE 20/1998 vp, 57.)

5.4 Schengen artikla 44

Schengenin yleissopimuksen artikla 44 sääntelee Schengen-valtioiden viranomaisten välisiä yhteydenpidon ja tiedonvälityksen keinoja. Ensimmäisessä kappaleessa on huomioitu erityisesti raja-alueiden poliisi- ja tulliyhteistyön edistäminen tiedonvälityksen keinoin sekä takaa-ajon aikainen tiedonvaihto.

Kiireettömissä tilanteissa tiedonvaihto Schengen-valtioiden välillä tapahtuu valtioiden nimittämän keskusviranomaisen välityksellä. Suomessa toimiva keskusviranomainen on keskusrikospoliisin SIRENE-toimisto, jonka toimenkuvaa on esitelty tarkemmin tämän opinnäytetyön luvussa kolme.

Erityisen kiireellisissä tapauksissa tietojen vaihtaminen voi tapahtua suoraan poliisiviranomaisten kesken. Tämä käsittää esimerkiksi hektiset takaa-ajotilanteet, joiden aikana tietojen vaihdon tulee olla mahdollisimman suoraa ja välitöntä. Suorien yhteyksien hyödyntämisen mahdollistamiseksi Suomen ja Ruotsin poliisiviranomaisilla tulee olla rajan molemmin puolin käytössään ajantasaiset yhteystiedot, joiden avulla tavoittaa toisen valtion paikallisesti toimivaltaiset viranomaiset.

Poliisimiesten tulee hyödyntää erityisesti raja-alueilla suoria puhelin-, radio-, teleksi- ja muita yhteydenpitolinjoja poliisiyhteistyön helpottamiseksi tiedonvaihdon tehokkuuden ja välittömyyden takaamiseksi. Tämä tulee huomioida erityisesti rajan kummallakin puolella tapahtuvan takaa-ajotilanteen yhteydessä. Hallituksen esityksessä todetaan, että rajan yli jatkuvan poliisitoiminnan onnistuminen edellyttää, että yhteydenpito valtioiden viranomaisten välillä pystytään toteuttamaan ainakin jollain artiklassa mainitulla tiedonvälityskeinolla (HE 20/1998 vp, 58). Suorin tiedonvälityksen keino tällä hetkellä Suomen ja Ruotsin poliisiviranomaisten välillä ovat puhelinyhteydet.

Yhteinen radioyhteys kahden sopimusvaltion viranomaisten välillä mahdollistaisi nopean tiedonkulun akuutissa tilanteessa. Suomen ja Ruotsin välille on kehitetty yhteistä FIN-SWE -radiopuheryhmää. Kyseinen puheryhmä on jo olemassa viranomaisten radioissa, mutta sitä ei ole vielä otettu operatiiviseen käyttöön. Käyttöönotto on lykkääntynyt Ruotsissa vaiheilla olevien, käyttöönottoa edellyttävien, valtiosopimusten laatimisen vuoksi. Tulevaisuudessa yhteinen puheryhmä nopeuttaa ja sujuvoittaa valtioiden poliisiviranomaisten välillä tapahtuvaa viestintää ja edistää siten samalla valtioiden välistä poliisiyhteistyötä.

Euroopan unionin neuvoston selonteon (2003) mukaan ”Paras menettely olisi, että heti kun takaa-ajoa suorittavat virkamiehet toteavat, että rajanylitys on mahdollinen, he ilmoittaisivat asiasta keskusviranomaiselleen, joka ottaisi yhteyttä toisen valtion keskusviranomaiseen.” Käytännössä tieto kulkee usein joko suorien yhteyksien tai hätäkeskuksen välityksellä Ruotsin viranomaisille. Hätäkeskuksella on tarjota ajantasaisempaa ja välittömämpää tietoa takaa-ajavan partion sijainnista, tekemistä ilmoituksista ja muista tehtävän yksityiskohdista kuin Suomen keskusviranomaisella SIRENE-toimistolla.

6 YHTEENVETO

Opinnäytetyön tarkoituksena oli tarkastella Schengen-rajan yli jatkuvia takaa-ajoja kartoittamalla lainsäädäntöä ja sen määrittelemiä käytäntöjä. Aineiston analyysin perusteella tavoitteena oli koota informatiivinen ja selkeä perehdytysopas. Muistin virkistykseksi palaan vielä tutkimuskysymyksiin, joihin tavoitteenani oli vastata:

1. Mitkä ovat edellytykset operatiivisen poliisitoiminnan jatkamiselle Schengen rajan yli liikkuvissa takaa-ajotilanteissa?

2. Mitä ilmoituksia poliisin tulee tehdä ja kenelle, takaa-ajon liikkua Schengen-alueella valtionrajan toiselle puolelle?
3. Mitä erilaisia kanavia ja keinoja Suomen ja Ruotsin poliisiviranomaisilla on keskinäiseen yhteydenpitoon?
4. Miten vastuu jakaantuu takaa-ajotilanteissa Suomen ja Ruotsin poliisiviranomaisten kesken?

Tutkimuskysymysten mukaisesti kartoitin rajan yli jatkuvia takaa-ajoja sääntelevän Schengenin yleissopimuksen ja valtiosopimuksen 23/2001 määrittelemiä takaa-ajon edellytyksiä, poliisilta vaadittavia ilmoituksia takaa-ajon yhteydessä, tiedonvälityksen keinoja Ruotsin viranomaisten kanssa sekä Suomen ja Ruotsin poliisiviranomaisten välistä vastuun jakautumista takaa-ajotilanteiden aikana.

Käsittämäni artikkelit valikoituivat aineistoksi sen perusteella, että ne sääntelevät Schengen-ajan yli jatkuvia takaa-ajoja ja määrittävät raamit takaa-ajojen käytännön suorittamiselle. Vastaukset tutkimuskysymyksiin löytyivät artikloista kohtuullisen hyvin. Käytännön poliisitoiminnan kannalta tulee kuitenkin huomioda, että rajan yli jatkuviin takaa-ajotilanteisiin ja niiden suorittamiseen liittyy paljon seikkoja, joita sovelletaan käytännön tilanteissa, poiketen virallisista sopimuksissa määritellyistä menetelmistä. Tutkimuksen tarkoituksena oli kuitenkin tarkastella aihetta nimenomaan voimassa olevien oikeusnormien osalta lainopillisen tulkinnan keinoin ja niin pyrin tekemään.

Suomen ja Ruotsin viranomaisten väliseen yhteydenpitoon ja sen keinoihin liittyen tarkoituksena oli myös kartoittaa, millä kielellä keskinäisessä viestinnässä tulisi operoida. En kuitenkaan löytänyt lähteiden joukosta yksiselitteistä vastausta tähän. Oman käsitykseni mukaan viranomaiset voivat käyttää puolin ja toisin ymmärtämäänsä kieltä, ”epävirallisessa”, puhelimitse tapahtuvassa viestinnässä.

Päätin toteuttaa opinnäytetyöni toiminnallisena, sillä tarkoituksena oli tuottaa jonkinlainen koulutus- tai perehdytysmateriaali, jotta työ hyödyttäisi käytännön poliisitoimintaa. Alkuperäisenä ajatuksenani oli tehdä tutkimus hyödyntäen monimenetelmäistä tutkimusstrategiaa, jolloin olisin teoriaosuuden ja lainsäädännön tueksi haastatellut toimijoita, jotka ovat olennaisesti mukana tilanteissa, joissa valtionrajat ylitetään takaa-ajon aikana. Perehdyttyäni aihealueesta löytyvään aineistoon tulin kuitenkin siihen lopputulokseen, että en hyödy mainittavassa määrin haastatteluista, sillä tutkimusta varten tarvitsemani materiaali löytyy kirjallisuuden, lainsäädännön ja muiden julkisten tietolähteiden piiristä. Jälkikäteen ajateltuna esimerkiksi SIRENE-toimiston edustajan

haastattelu olisi voinut olla loppujen lopuksi kuitenkin hyvä ajatus, sillä artiklojen tulkitseminen oli osittain varsin haastavaa.

Toteutin opinnäytetyön oikeustieteellisen tutkimuksen alaan kuuluvaa oikeusdogmaattista tutkimusotetta hyödyntäen. Työssä käsitellään pääasiallisesti lainsäädäntöä ja sen tulkintaa, joten koin asianmukaiseksi tutkimusotteeksi juurikin lainopin. Tarkastelin työssä Schengenin yleissopimuksen artikloja, jotka sääntelevät Schengen-takaa-ajoihin liittyviä toimintamenetelmiä. Esittelin takaa-ajoissa sovellettavat toimintamenetelmät ja periaatteet, käytettävät tiedonvälityskeinot sekä lopuksi lyhyesti jatkotoimenpiteet mahdollisimman selkokielisesti ja ymmärrettävästi. Analysoinnin pohjalta kokosin rajan yli jatkuvan takaa-ajon keskeisimmät ja huomionarvoisimmat asiat lopputuotoksena syntyneeseen perehdytysoppaaseen. Pyrin tulkitsemaan ja kirjaamaan lainsäädännön kohtia mahdollisimman yleistajuiseen ja selkokieliseen muotoon, jotta tekstiä olisi helpompi omaksua ja sisäistää.

Näin jälkikäteen voin todeta, että kirjoittamisprosessin toteutus kannattaa suunnitella mahdollisimman hyvin. Alkuun tekstin tuottaminen oli jouhevaa ja kirjoittaminen tuntui mielekkäältä. Tein kuitenkin virheen siinä, että opinnäytetyötä kirjoittaessani en edennyt loogisesti ja rakentanut tekstiä eheinä kokonaisuuksina. Opinnäytetyöprosessin loppuvaiheilla jouduin muuttamaan tutkimuksen rakennetta useampaan otteeseen varsin radikaalisti ja siihen mennessä tuottamani pienet erilliset palaset eivät vaikuttaneet sopivan kohdilleen. Lopulta sain paranneltua rakennetta toimivammaksi ja kokemuksesta viisastuneena osaan tulevaisuudessa suunnitella vastaavanlaiset suuremmat kirjalliset työt paremmin.

7 PEREHDYTYSOPAS

Tämän opinnäytetyön lopputuotoksena on perehdytysopas, johon on koottu luvussa neljä käsiteltyjen Schengenin yleissopimuksen artiklojen pohjalta keskeisimmät rajan yli jatkuvaan takaa-ajoon liittyvät asiat. Perehdytysoppaan on tarkoitus nimenomaisesti perehdyttää lukijansa Schengen-takaa-ajoja sääntelevän lainsäädännön sisältöön sekä säännösten tarkoittamiin käytännön toimenpiteisiin. Opas on työn ohessa liitteenä, helposti tulostettavissa tai tietokoneelta selattavissa olevana PDF-tiedostona.

7.1 Suunnittelu

Kun ryhdyin suunnittelemaan työn lopputuotoksena syntyvää produktia, päällimmäisenä mielessäni oli, että tuotoksen tulisi olla käytännön läheinen, helposti omaksuttava ja selkokielineen. Poliisin henkilöstö vastaanottaa ja silmäilee päivittäin useita, ellei jopa kymmeniä uutta informaatiota sisältäviä tiedotteita, sähköposteja ja muita eri tiedonvälityskanavien ilmoituksia. Suurin osa tuosta tiedosta sivuutetaan tarpeettomana tai muutoin itselle hyödyttömänä. Jotta opas huomioidaan muutoinkin kuin yhtenä uutena turhanpäiväisenä tietopakettina, on tuotoksen tarkoitus herättää kiinnostus käytännönläheisen aiheen ja huolitellun ulkoasun avulla.

Suunnitteluvaiheessa harkitsin vaihtoehtoja lopputuotoksen toteuttamiselle. Ensin harkitsin ajatusta rautalankamallista tai toimintaohjeistuksesta. Rautalankamalli vaikutti kuitenkin haastavalta toteuttaa sanan mukaisessa merkityksessä, sillä takaa-ajotilanteet ja niiden olosuhteet vaihtelevat, jolloin on vaikea antaa yhtä tiettyä sapluunaa, jonka mukaan toimia. Toimintaohjeistus puolestaan ei loppujen lopuksi kuvannut oikealla tavalla mielessäni olevaa koulutuksellista tuotosta, joten lopulta päädyin tuottamaan tuotoksen perehdytysoppaan muotoon. Perehdytysopas kuvaa parhaiten tuotoksen kaavailtua sisältöä ja oppaan pääasiallista tarkoitusta aiheeseen perehdyttävänä tuotoksena.

Oppaan sisältöä oli haastavaa etukäteen suunnitella ja sisältö hahmottuikin vasta Schengenin yleissopimuksen artikloja tarkasteltaessa ja tulkittaessa. Alkuperäisenä ajatuksena kuitenkin oli, että opas sisältäisi käytännön poliisitoimintaa ohjaavia seikkoja, joten kartoitin niitä tässä tutkimuksessa artiklojen pohjalta.

Jotta prosessin kuvaus tulee olemaan yksityiskohtainen ja täsmällinen, aion toteuttaa sen päiväkirjan muodossa. Tällöin pystyn kirjaamaan kronologisesti ja yksityiskohtaisesti, kuinka olen edennyt produktin suhteen, ja pystyn myös itse hahmottamaan helpommin, mitä kaikkea on tullut tehtyä ja mitä on vielä tekemättä. Prosessin kuvauksen lisäksi kokoon työn varsinaisen lopputuotoksen oikeuslähteistä analysoidun tiedon pohjalta. Aikataulutuksen suhteen tavoitteena on, että lopputuotos valmistuu helmikuun 2020 loppuun mennessä, ennen kolmatta opinnäytetyöseminaaria.

7.2 Prosessikuvaus

Perehdytysoppaan rakenne muotoutui paljolti myötäillen tutkimuksen rakennetta. Aloitin työstämään opasta tammikuussa 2020, kun opinnäyte oli jo hyvässä vauhdissa. Tein

oppaaseen ensin kansilehden, jonka jälkeen ryhdyin hahmottelemaan artiklojen sisältöjen pohjalta oppaan otsikoita ja niiden myötä oppaan rakennetta. Rakenteessa myötäilin takaa-ajoa käsittelevien artiklojen järjestystä Schengenin yleissopimuksessa, sillä ne on koottu yleissopimukseen loogiseen ja kronologisesti etenevään järjestykseen.

Kansilehden jälkeen kirjoitin oppaaseen lyhyen esipuheen, joka on suunnattu oppaan lukijalle selventämään, mitä opas pitää sisällään ja mihin se sisältönsä jakaman tiedon avulla pyrkii. Oppaan ensimmäisessä varsinaisessa tekstiosiossa käsittelem yleistä tietoa liittyen Schengen-ajan yli jatkuviin takaa-ajoihin. Tuon esille takaa-ajoa sääntelevät sopimukset ja niiden sisältämät artikkelit, joihin oppaan sisältö perustuu.

Sopimusten esittelyn jälkeen käsittelem takaa-ajon yleisiä edellytyksiä, jotka löytyvät yleissopimuksen artiklasta 41. Yleisten edellytyksien jälkeen siirryn esittelemään takaa-ajon edellyttämiä rikoksia, joiden perusteella takaa-ajoa voidaan jatkaa toisen Schengen-valtion alueella. Kirjasin takaa-ajoa edellyttävien rikosten yhteyteen tavanomaisimpia rikoksia, jotka täyttävät vaaditut kriteerit ja toimivat täten esimerkkeinä.

Takaa-ajon mahdollistavien rikosten jälkeen oppaassa tarkastellaan ilmoituksia, joita takaa-ajavien poliisimiesten tulee tehdä takaa-ajon aikana. Ilmoitusten yhteyteen on kirjattu mahdollisimman tarkasti mistä asioista ilmoituksia tulee tehdä, missä vaiheessa ilmoitukset tulee tehdä ja kenelle.

Oppaan loppupuoliskolla selvitetään vielä jatkotoimenpiteitä, jotka tulevat kyseeseen takaa-ajon päätyttyä, oli takaa-ajon lopputulos mikä tahansa. Lisäksi oppaassa tuodaan vielä esille muita takaa-ajotilanteessa huomioitavia seikkoja liittyen pakkokeinojen käyttökieltoon, kielikysymyksiin sekä vastuun ja vahinkojen jakautumiseen sopimusvaltioiden viranomaisten kesken.

Alustava käsitykseni oppaan sisältämisestä pienemmistä aihekokonaisuuksista muuttui useaan otteeseen tuotosta tehdessä. Haastavaksi ilmeni oppaan eri osioiden pitäminen selkokielellisinä ja tiiviissä muodossa. Laki- ja sopimustekstit ovat kapulakielistä ja osittain varsin raskasta luettavaa, joten tarkoitus ei ollut viljellä oppaassa välttämätöntä enempää lähdeaineistojen hankalia ja monitulkintaisia ilmaisuja.

Perehdytysoppaan viimeistelynä muokkasin oppaan ulkoasun. Lähtökohtaisesti olin ajatellut, että opas eroaisi ulkoasultaan huomattavasti opinnäytetyön ”virallisesta” tyylistä, mutta lopulta päädyin kuitenkin muokkaamaan oppaan ulkoasun mukaillen poliisin

virallisia tiedotteita. Oppaan ulkoasu on selkeän yksinkertainen, jotta tuotoksesta ja sen sisältämästä aineistosta välittyisi lukijalle asiallinen tyyli.

7.3 Lopputuotos

Opinnäytetyön lopputuotoksena syntynyt kymmensivuinen perehdytysopas sisältää tietoa Schengen-takaa-ajoista. Oppaassa on kuvitettu kansilehti ja lyhyt esipuhe. Jotta kokonaisuus olisi mahdollisimman helposti omaksuttavissa, on artiklojen sisältö purettu teemoittain pienempiin kokonaisuuksiin alaotsikoiden alle. Oppaan alussa tuodaan tiivistetysti ilmi lainsäädäntö, joka sääntelee rajan yli jatkuvia takaa-ajoa, jotta aiheesta enemmän kiinnostuneet voivat perehtyä oikeuslähteisiin, joihin oppaan sisältö perustuu.

Lainsäädännöstä luonnollisena jatkumona tuotoksessa esitellään seuraavaksi lainsäädännössä ja tarkemmin valtiosopimuksessa 23/2001 määritellyt rajan yli jatkuvan takaa-ajon toimintamenetelmät, periaatteet ja toimintamenetelmiin verkostoituvat yhteydenpidon keinot. Toimintamenetelmät ja muu olennaisimpien artiklojen sisältö on koottu tiiviiksi ja informatiiviseksi kokonaisuudeksi.

Oppaassa käsitellään lyhyesti takaa-ajoa mahdollisesti seuraavia jatkotoimenpiteitä, jotka jokaisen poliisimiehen on hyvä tietää. Jatkotoimenpiteitä seuraa Muuta huomioitavaa - osio, jossa on korostettu takaa-ajotilanteen käytännön suorittamiseen liittyviä, erityistä huomiota vaativia seikkoja.

Perehdytysoppaan visuaalisuuden osalta on pyritty selkeään ja asialliseen tyyliin, jotta materiaalia olisi miellyttävä silmäillä. Oppaan ulkoasu ei eroa huomattavasti opinnäytetyön ulkoasusta, sillä yleisilmeessä on tavoiteltu asiallista ja ammattimaista otetta. Perehdytysopas löytyy tämän opinnäytetyön lopusta liitteenä, jotta se olisi helposti selailtavissa tietokoneelta tai tulostettavissa. Opas valmistui suunnitelman mukaisesti helmikuussa 2020.

8 POHDINTA

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää, miten Schengen-takaa-ajoa ja niiden käytännön suorittamista säännellään. Tavoitteena oli myös tuottaa analysoidun aineiston pohjalta perehdytysopas, josta käy ilmi Schengen-takaa-ajojen keskeinen lakiperusta, noudatettavat

toimintamenetelmät, hyödynnettävät tiedonvälityksen keinot sekä mahdollisten jatkotoimenpiteiden suorittamiseen liittyvät olennaiset seikat.

Työharjoitteluun lähtiessäni en ollut vielä ideoinut juurikaan opinnäytetyötäni. Puolentoista vuoden lähiopintojen aikana ennen harjoittelua puhuttiin opinnäyteprosessista ja siitä, kuinka opinnäytteen aihetta olisi syytä alkaa muotoilemaan harjoittelun kuluessa. Tiesin työn aihetta suunnitellessani, että haluan tehdä opinnäytetyöni itseäni kiinnostavasta ja työn tekemiseen motivoivasta aiheesta. Kaikki aiheet tuntuivat merkityksettömiltä ja tiesin, että prosessista tulee entistä raskaampi ja vaivalloisempi, jos yritän väkisin tehdä työn aiheesta, joka ei herätä itsessäni mielenkiintoa.

Yhden harjoittelun kenttätoiminnan työvuoron aikana opinnäytetyön aihe kuitenkin selkeytyi. Olin mukana takaa-ajotilanteessa, joka päättyi Ruotsin puolelle ja tapahtuneen jälkeen syntyi virkamiesten kesken keskustelua siitä, kuinka lainsäädäntö sääntelee rajan yli jatkuvia takaa-ajoja. Keskustelun yhteydessä kävi ilmi, että takaa-ajoja sääntelevän lainsäädännön tuntemus ja ymmärrys takaa-ajojen käytännön suorittamisesta vaihtelee poliisimiesten keskuudessa, ja siinä olisi kehitettävää. Niinpä otin aiheesta kopin ja päätin tutustua perusteellisemmin Schengen-takaa-ajojen maailmaan.

Mielestäni opinnäytetyö vastaa sisällöltään kansilehden otsikossa ilmenevää aihetta. Opinnäytetyössä pyrin vastaamaan määriteltyihin tutkimuskysymyksiin lainsäädännön tulkinnan keinoin. Tutkimuksen aineistona käytetyt oikeuslähteet löytyivät julkisista lähteistä suhteellisen vaivattomasti, mutta niiden tulkinta ja kirjaaminen yleistajuiseen muotoon muodostui opinnäytetyön haastavimmaksi osioksi. Käytin aineiston analyysissa hyödyksi hallituksen esitystä 20/1998 ja Euroopan unionin neuvoston selontekoa (2003), joiden avulla aineistoa oli huomattavasti helpompi tulkita. Analysoidusta aineistosta poimin keskeisimmät asiat liittyen rajan yli jatkuviin takaa-ajoihin ja tuotin niiden pohjalta opinnäytetyön lopputuotoksena syntyneen perehdytysoppaan.

Opinnäytetyön työstämisen aikataulutuksen vuoksi en pysty arvioimaan lopputuotoksen käytettävyyttä ja vaikuttavuutta ennen työn valmistumista ja palauttamista. Työn tuotoksena syntyneen perehdytysoppaan hyötyä käytännössä on ylipäättään hankala arvioida, ja ainoa keino olisi ollut saattaa se kohderyhmän eli poliisimiesten silmältaäväksi ja pyytää tuotoksesta palautetta. Aikataulukysymysten vuoksi en kuitenkaan ehtinyt pyytää oppaasta palautetta poliisimiehiltä, joita oppaan on tarkoitus palvella. Aikataulutusta olisi ollut aihetta suunnitella tarkemmin, jotta vaikuttavuutta olisi ehditty kartoittamaan.

Perehdytysoppaan vaikuttavuus näkyy toivottavasti tulevaisuudessa poliisimiesten vankempana, sujuvampana ja ammattimaisempana toimintana rajan yli jatkuvien takaa-ajotilanteiden yhteydessä. Ajatuksena on, että työn lopputuotos tavoittaisi mahdollisimman monta poliisimiestä ja poliisiopiskelijaa, jotta työn sisältämää tietoa voitaisiin hyödyntää käytännössä.

Luotettavuus on yksi opinnäytetyön peruskriteereistä, johon olen pyrkinyt kiinnittämään huomiota. Työssä hyödynnettävän aineiston tulee perustua luotettavina pidettäviin lähteisiin, kuten kirjallisuuteen ja lakiteksteihin, jotta myös tutkimuksen tulokset ja argumentaatio voidaan nähdä pätevänä. Luotettaviksi julkaisuorganisaatioiksi mielletään myös esimerkiksi korkeakoulut ja julkisen sektorin organisaatiot (Opinnäytetyöohje 2/2020, 12). Tässä työssä olen käyttänyt hyväkseni pääasiassa kirjallisuutta ja lakitekstejä. Osa keräämästäni aineistosta on peräisin julkisorganisaatioiden verkkosivuilta, kuten ulkoministeriön tai poliisin sähköisistä lähteistä. Arvioisin, että käyttämäni lähteiden sisältöä voidaan pitää luotettavana. Olen myös pyrkinyt erottelemaan tekstissä omat näkemykseni sekä perustelemaan aineiston pohjalta tekemäni tulkinnat.

Opinnäytetyön toteutuksessa pyrin ottamaan huomioon eettisyyskysymykset. Eettisyys tulee huomioida jo tutkimusasetelman muodostamisen yhteydessä sekä työn valmistuttua, osana pohdintaa. Opinnäytetyön yhteydessä eettisyys tarkoittaa lähinnä asianmukaisten lähdeviitteiden merkitsemistä muiden tekemiä töitä kunnioittaen. Tässä opinnäytetyössä eettisyys on otettu huomioon merkitsemällä lähteet tekstiin asianmukaisin lähdeviittauksin ja kokoamalla työn loppuun lähdeluettelo, johon on sisällytetty tietolähteiden mahdolliset sähköiset hyperlinkit ja päivämäärät, jolloin kyseinen lähteestä poimittu tieto on luettu.

Opinnäytetyön aiheen moniulotteisuuden vuoksi aiheesta on mahdollista kehittää myös jatkotutkimuksia. Jatkotutkimuksissa voitaisiin esimerkiksi pyrkiä kartoittamaan ajantasaisia takaa-ajotilastoja tai käsitellä yleisellä tasolla Schengenin vaikutusta kansainväliseen poliisiyhteistyöhön. Näiden ohella jatkotutkimusta olisi mahdollista tehdä myös esimerkiksi SIS-tietojärjestelmästä ja sen vaikutuksista kansainväliseen poliisiyhteistyöhön.

LÄHTEET

Euroopan komissio. Schengen area. Luettavissa: https://ec.europa.eu/home-affairs/what-we-do/policies/borders-and-visas/schengen_en Luettu 31.10.2019.

Euroopan komissio. Schengen Information System. Luettavissa: https://ec.europa.eu/home-affairs/what-we-do/policies/borders-and-visas/schengen-information-system_en Luettu 28.9.2019.

Euroopan parlamentti. Parannuksia Schengen-tietojärjestelmään. Viite: 20181011STO15882. Luettavissa: <https://www.europarl.europa.eu/news/fi/headlines/priorities/eu-n-ulkorajat/20181011STO15882/parannuksia-schengen-tietojarjestelmaan> Luettu 28.9.2019.

Euroopan parlamentti. Schengen: opas Euroopan vapaan liikkuvuuden alueeseen. Viite: 20190612STO54307. Luettavissa: <https://www.europarl.europa.eu/news/fi/headlines/security/20190612STO54307/schengen-opas-euroopan-vapaan-liikkuvuuden-alueeseen> Luettu 31.10.2019.

Euroopan unioni. Tietoa EU:sta, Euroopan maat. Luettavissa: https://europa.eu/european-union/about-eu/countries_fi Luettu 14.2.2020.

Euroopan unionin neuvoston Schengen-poliisiyhteistyön suosituksia ja parhaita käytäntöjä käsittelevä selonteko (2003). Luettavissa: https://www.consilium.europa.eu/media/30958/item_2710_153258.pdf Luettu 10.2.2020.

Haikansalo, Anu & Korander, Timo 2020: Opinnäytetyöohje 2/2020. Opinnäytetyön prosessi, toteutus ja arviointi poliisi (AMK) -tutkinnossa. Luettavissa: https://www.polamk.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/polamkwww/structure/61114_ONohje2019.pdf?d5763bb29da8d788

HE 20/1998 vp: Hallituksen esitys Eduskunnalle Suomen liittymisestä tarkastusten asteittaista lakkauttamista yhteisillä rajoilla koskeviin Schengenin sopimukseen tehdyn pöytäkirjan ja sopimuksen sekä yhteistyöstä henkilöiden tarkastusten lakkauttamiseksi yhteisillä rajoilla Islannin ja Norjan kanssa tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä sekä niihin liittyviksi laeiksi. Luettavissa: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/he_20+1998.pdf

HE 245/1997 vp: Hallituksen esitys Eduskunnalle Euroopan unionista tehdyn sopimuksen, Euroopan yhteisöjen perustamissopimusten ja niihin liittyvien tiettyjen asiakirjojen muuttamisesta tehdyn Amsterdamin sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä. Luettavissa: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/he_245+1997.pdf

Husa, Jaakko, Mutanen, Anu ja Pohjolainen, Teuvo 2008: Kirjoitetaan juridiikkaa: ohjeita oikeustieteellisten kirjallisten töiden laatijoille. Kauppakaari Oyj. Talentum Media Oy. Saarijärvi.

Kananen, Jorma 2015: Opinnäytetyön kirjoittajan opas. Näin kirjoitat opinnäytetyön tai pro gradun alusta loppuun, Tampere, Suomen ylioppilaspaino Oy.

Kansanedustajan kirjalliset kysymykset. Poliisiyhteistyö Ruotsin ja Norjan rajoilla. KK 510/2014 vp. Luettavissa:

<https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/sivut/trip.aspx?triptype=ValtiopaivaAsiakirjat&docid=kk+510/2014> Luettu 18.2.2020.

Kansanedustajan kirjalliset kysymykset. Schengen-maiden poliisien oikeudet rajan yli jatkuvissa takaa-ajotehtävissä. KK 354/2001 vp. Luettavissa:

<https://www.eduskunta.fi/FI/Vaski/sivut/trip.aspx?triptype=ValtiopaivaAsiakirjat&docid=kk+354/2001> Luettu 31.10.2019.

Keskusrikospoliisi, viestiliikennekeskus. Schengen artikla 41 – Rajan yli jatkuva takaa-ajo (30.11.2018). Poliisihallinnon intranet Sinetti. Sisäinen lähde. Luettavissa:

<https://sinetti.poliisi.fi/valtakunnallinen/poliisitoiminta/kvtoiminta/Documents/Schengen/Schengen-asiat%20-%20Artikla%2041%20-%20Toimintaohje.pdf> Luettu 14.2.2020.

Keskusrikospoliisi, viestiliikennekeskus Schengen artikla 41 – Rajan yli jatkuva takaa-ajo (9.1.2020). Poliisihallinnon intranet Sinetti. Sisäinen lähde. Luettavissa:

<https://sinetti.poliisi.fi/valtakunnallinen/poliisitoiminta/kvtoiminta/Documents/Schengen/Artikla%2041%20-%20Rajan%20yli%20jatkuva%20takaa-ajo%20-%202809.01.2020%29.pdf>

Luettu 14.2.2020.

Koskimaa, Heikki 2008: Poliisia pakenevien ajoneuvojen seuraaminen Suomessa 2007. Turku, Turun yliopisto 2008. (Pro gradu -työ)

Polamkin verkkosivut. Suomen ja Ruotsin poliisien koulutus yhteispartiointiin jatkuu (31.5.2016). Luettavissa:

https://www.polamk.fi/polamk_tiedottaa/1/0/suomen_ja_ruotsin_poliisien_koulutus_yhteispartiointiin_jatkuu_48126 Luettu 31.10.2019.

Poliisin verkkosivut. Kansainväliset yhteistyökanavat. Luettavissa:

https://www.poliisi.fi/rikokset/kansainvalinen_toiminta/kansainvaliset_yhteistyokanavat Luettu 31.10.2019.

Rinne, Tapani 1996: Poliisitaktiikasta. Painosalama Oy. Turku.

Schengen-yhteistyö, SISII -tietojärjestelmä ja SIRENE-toimisto. Poliisihallinnon intranet Sinetti. Sisäinen lähde. Luettavissa:

<https://sinetti.poliisi.fi/valtakunnallinen/poliisitoiminta/kvtoiminta/Sivut/Schengen-asiat.aspx> Luettu 28.9.2019.

Siren, Eero & Taavitsainen, Samuli 2019: Takaa-ajo -poliisitaktiikka. Poliisiammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö.

Suomalainen asiasanasto- ja ontologiapalvelu Finto. Schengenin sopimukset. Luettavissa:

<https://finto.fi/koko/fi/page/p25649> Luettu 31.10.2019

Sutela, Marja, Määttä, Tapio ja Myrsky, Matti 2003: Ohjeita oikeustieteellisen tutkielman laatimiseen. Joensuun yliopiston oikeustieteellisiä julkaisuja. Joensuun yliopisto. Joensuu.

Tuori, Kaarlo 1993: Oikeus, valta ja kritiikki. LM 5/1993.

Ulkoministeriö, eurooppatiedotus.fi. Perustietoa EU:sta. Luettavissa:

<https://eurooppatiedotus.fi/perustietoa-eusta/schengen/> Luettu 28.9.2019.

Ulkoministeriö, eurooppatiedotus.fi. Schengen Euroopan unionissa. Uutinen 20.1.2006. Luettavissa: <https://eurooppatiedotus.fi/2006/01/20/schengen-euroopan-unionissa/> Luettu: 24.2.2020.

Ulkoministeriö. Schengen-alueella liikkuminen. Luettavissa: <https://um.fi/schengen-alueella-liikkuminen> Luettu 31.10.2019.

Valtioneuvosto. Schengenin tietojärjestelmää koskevia sääntöjä päivitetään. Tiedote 78/2019. Artikkel. Luettavissa: https://valtioneuvosto.fi/artikkeli/-/asset_publisher/1410869/schengenin-tietojarjestelmaa-koskevia-saantoja-paivitetaan Luettu 31.10.2019.

Valtiosopimus 23/2001 Ulkoasiainministeriön ilmoitus Schengenin säännösten soveltamisesta. Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/2001/20010023>

Vilkka, Hanna & Airaksinen, Tiina 2004: Toiminnallinen opinnäytetyö, Jyväskylä, Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Yle Uutiset, Kotimaa. Joukkio pakeni Ruotsin poliisia rajalla – myös Suomen poliisi lähti takaa-ajoon. Julkaistu 9.4.2016. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-8799736> Luettu 6.2.2020.

Yle Uutiset. Ruotsin poliisi ajoi takaa rattijuoppoa Suomen puolelle – lopulta poliisi juoksi miehen kiinni. Julkaistu 21.4.2017. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-9575816> Luettu 6.2.2020.

Yle Uutiset. Vaarallista kuskia takaa-ajettiin Suomesta Ruotsiin - poliisi pyytää vaaraan joutuneita ilmoittautumaan. Julkaistu 10.7.2018. <https://yle.fi/uutiset/3-10296778> Luettu 6.2.2020.

LIITTEET

LIITE 1. Perehdytysopas Schengen-rajan yli jatkuviin takaa-ajoihin.

en



Kuva: lentoposti.fi

PEREHDYTYSOPAS SCHENGEN-RAJAN YLI JATKUVIIN TAKAA-AJOIHIN

Hei!

Sinulla on edessäsi perehdytysopas, joka käsittelee Schengen-rajan yli jatkuvia takaa-ajoja.

Opas on suunnattu erityisesti Lapin poliisilaitoksella työskenteleville poliisimiehille ja työharjoittelussa oleville poliisiopiskelijoille, jotka toimivat Suomen ja Ruotsin raja-alueen läheisyydessä.

Oppaan tavoitteena on antaa sinulle käsitys rajan yli jatkuvia takaa-ajotilanteita käsittelevästä lainsäädännöstä sekä ohjeistaa, kuinka säännöksiä tulee käytännössä soveltaa.

Oppaassa esitellään mitkä ovat edellytykset takaa-ajon jatkamiselle rajan yli, mitä ilmoituksia takaa-ajon aikana tulee tehdä ja mitä tulee tietää takaa-ajoa seuraavien mahdollisten jatkotoimenpiteiden varalta.

Toivottavasti oppaasta on hyötyä Schengen-rajan yli jatkuvien takaa-ajojen perusteisiin tutustumisessa tai vain muistinvirkistysenä!

YLEISTÄ

- Schengenin yleissopimus ja valtiosopimus 23/2001 sääntelevät Schengen-rajan yli jatkuvia takaa-ajoa ja niiden suorittamista käytännössä.
- Schengenin yleissopimuksen artiklasta 41 ilmenevät takaa-ajon edellytykset. Artikla 42 määrittelee suomalaisen poliisimiehen rikosoikeudellista vastuuta ja asemointia Ruotsin puolella toimittaessa. Artikla 43 käsittelee takaa-ajon aikana aiheutuneiden vahinkojen korvausvastuuta. Artikla 44 sääntelee yhteydenpidon kanavia ja keinoja.
- Valtiosopimus 23/2001 Ulkoasiainministeriön ilmoitus Schengenin säännöstön soveltamisesta sääntelee takaa-ajon suorittamista käytännössä.
- Valtiosopimuksessa on annettu selitykset Schengenin yleissopimuksen artikla 41 määräysten mukaisesti toimintamenetelmiä käsitteleviin kappaleisiin 2, 3 ja 4. Selitykset on annettu yhteisymmärryksessä Ruotsin ja Norjan viranomaisten kanssa, jotta menetelmiä sovelletaan yhtenevästi rajojen molemmin puolin.

Yhteisymmärryksessä kunkin edellä mainitun valtion kanssa annettu selitys voidaan milloin tahansa korvata toisella selityksellä, mikäli tämä ei rajoita aikaisemman selityksen soveltamista.

- Suomen osalta takaa-ajoon oikeutettuja toimivaltaisia viranomaisia ovat poliisin lisäksi tullin ja rajavartiolaitoksen viranomaiset. Ruotsin nimeämät takaa-ajoon oikeutetut toimivaltaiset viranomaiset ovat poliisi- ja tullimiehet.

TAKAA-AJON YLEISET EDELLYTYKSET

SCHENGEN ARTIKLA 41

1. Takaa-ajoa suorittavien virkamiesten on noudatettava Schengenin yleissopimuksen artikla 41 määräyksiä ja sen valtion lainsäädäntöä, jonka alueella he toimivat sekä toimivaltaisten viranomaisten määräyksiä.
2. Takaa-ajo saa tapahtua vain maarajojen ylitse.
3. Pääsy asuntoihin ja paikkoihin, joihin yleisöllä ei ole pääsyä, ei ole sallittua.
4. Takaa-ajoa suorittavien virkamiesten tulee olla helposti tunnistettavissa virkapuvusta tai kulkuneuvossa käytettävistä tunnuksista. Siviiliasun käyttö ei ole sallittua ilman tunnuksellista kulkuneuvoa. Virkamiesten on koko takaa-ajotilanteen ajan kyettävä todistamaan toimivansa viranomaisen asemassa väärinymmärrysten välttämiseksi.
5. Takaa-ajoa suorittavat virkamiehet voivat kantaa virka-asettaan takaa-ajon aikana. Virka-asetta saa käyttää ainoastaan hätävarjelutarkoituksessa.
6. Kun takaa-ajettu henkilö on otettu kiinni, hänelle voidaan suorittaa toimivaltaisen viranomaisen huostaan saattamiseksi turvallisuustarkastus. Henkilölle voidaan kuljetuksen ajaksi laittaa käsiraudat ja henkilön hallussa olevat esineet voidaan ottaa haltuun.

TAKAA-AJON MUUT EDELLYTYKSET

SCHENGEN ARTIKLA 41

- Takaa-ajettava on tavattu Suomessa, itse teossa eli verekseltään, suorittamassa tai osallistumassa johonkin jäljempänä määriteltyyn rikokseen. Edellytys käsittää myös pakenemasta tavatun rikoksentekijän tai osallisen.
- Takaa-ajettava on paennut tutkinta- tai vankeusvankeuden aikana.
- Ruotsin poliisiviranomaisille ei ole voitu ennakolta ilmoittaa takaa-ajon jatkamisesta Ruotsin puolelle tai Ruotsin toimivaltaiset viranomaiset eivät pysty jatkamaan takaa-ajoa välittömästi rajan ylityksen jälkeen.
- Suomalaisten poliisimiesten on otettava viimeistään rajaa ylittäessään yhteys Ruotsin poliisiviranomaisiin.
- Takaa-ajo on keskeytettävä välittömästi, jos Ruotsin toimivaltaiset viranomaiset niin vaativat.
- Ruotsin poliisiviranomaiset voivat ottaa takaa-ajetun henkilön kiinni takaa-ajon suorittaneiden suomalaisten poliisimiesten pyynnöstä takaa-ajetun henkilöllisyyden selvittämiseksi taikka hänen pidättämisekseen.
- ➔ Pidättämisen edellytykset arvioidaan Ruotsin lainsäädännön mukaan. Joissakin takaa-ajotilanteissa edellytykset voivat olla jo olemassa, mutta rajan yli jatkuva takaa-ajo itsessään ei täytä pidättämisen edellytyksiä.

- Takaa-ajon suorittaneet suomalaiset poliisimiehet voivat ottaa takaa-ajetun henkilön kiinni Ruotsin alueella, jos Ruotsin poliisiviranomaiset eivät vaadi takaa-ajon keskeyttämistä, eivätkä he pysty jatkamaan takaa-ajoa riittävän nopeasti rajan ylityksen jälkeen.
- ➔ Kiinniotosta on välittömästi ilmoitettava Ruotsin toimivaltaisille viranomaisille.
- ➔ Kiinniotetulle voidaan suorittaa turvallisuustarkastus Ruotsin poliisiviranomaisten huostaan saattamisen turvaamiseksi. Kiinniotetulle voidaan asettaa käsiraudat kuljetuksen ajaksi ja henkilön hallussa olevat esineet voidaan ottaa haltuun.
- Kiinniottoa voidaan jatkaa, kunnes Ruotsin poliisiviranomaiset voivat paikalle päästyään todeta kiinniotetun henkilöllisyyden tai ryhtyä toimiin tämän pidättämiseksi.
- Takaa-ajo tapahtuu ilman aluetta tai aikaa koskevia rajoituksia. Takaa-ajon kestolle ja laajuudelle ei siis ole määritelty ajallisia tai kilometrimääräisiä rajoituksia.

TAKAA-AJON EDELLYTTÄMÄT RIKOKSET

SCHENGEN ARTIKLA 41

- Itse teossa tai pakenemasta tavattua rikoksentekijää tai osallista rikokseen voidaan ajaa takaa toisen Schengen-valtion alueelle ja jatkaa takaa-ajoa alueella, jos takaa-ajon kohde on syyllistynyt rikokseen, josta voi seurata rikoksentekijän luovuttaminen.
 - ➔ Ankarin rangaistus epäillyn rikoksen osalta vähintään yksi vuosi vankeutta.
 - ➔ Edellytyksen täyttävät esimerkiksi huumausainerikos, kavallus, luvaton käyttö, moottorikulkuneuvon käyttövarkaus, pahoinpitely, törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, vaarallisen esineen hallussapito, vahingonteko ja varkaus.
- Sama koskee myös takaa-ajettua henkilöä, joka on paennut tutkinta- tai vankeusvankeuden aikana.

TAKAA-AJON AIKANA TEHTÄVÄT ILMOITUKSET

SCHENGEN ARTIKLAT 41 & 44

- Ilmoita takaa-ajon jatkumisesta rajan toiselle puolelle viipymättä hätäkeskukselle tai SIRENE-toimistolle, kun rajan ylitys on todennäköinen.
- Ilmoita takaa-ajon jatkamisesta rajan yli Ruotsin toimivaltaisille viranomaisille käyttäen ensisijaisesti suoria yhteyksiä. Ilmoituksen voi tehdä myös SIRENE-toimiston välityksellä.
 - ➔ Takaa-ajotilanteesta on ilmoitettava viimeistään rajaa ylitettäessä sen valtion viranomaisille, jonka alueella toimitaan.
- Ilmoita takaa-ajetun henkilön kiinniotosta välittömästi Ruotsin toimivaltaisille viranomaisille.
- Ilmoita takaa-ajosta SIRENE-toimistolle lopputuloksesta huolimatta.
 - ➔ Olennaisia ilmoitettavia tietoja ovat esimerkiksi takaa-ajon peruste, rikos, takaa-ajettava henkilö, takaa-ajetun ajoneuvon tuntomerkit, rajanylitysaika ja -paikka sekä takaa-ajavan partionjohtajan tiedot. Vastaavat tiedot voi ilmoittaa myös vapaamuotoisesti.

JATKOTOIMENPITEET

SCHENGEN ARTIKLA 41

- Takaa-ajon suorittaneiden poliisimiesten on ilmoitauduttava alueen toimivaltaisten viranomaisten luona, joiden alueella he ovat toimineet ja esitettävä selvitys toiminnastaan.
 - Ruotsin toimivaltaisten viranomaisten pyynnöstä suomalaiset poliisimiehet ovat velvollisia olemaan käytettävissä, kunnes takaa-ajoon liittyvät seikat on selvitetty. Huom. tätä sovelletaan, vaikka takaa-ajettua henkilöä ei olisi saatu kiinni.
 - Ruotsin toimivaltaisten viranomaisten pyynnöstä takaa-ajon suorittaneiden suomalaisten poliisimiesten on osallistuttava heidän suorittamiaan toimia seuraaviin tutkimuksiin sekä oikeusprosessiin.
- ➔ Käytännössä ilmoittautuminen tapahtuu yleensä puhelimitse, eikä varsinaista käyntiä poliisiasemalla vaadita.

MUUTA HUOMIOITAVAA

SCHENGEN ARTIKLAT 42, 43 & 44

- Suomalaisilla poliisimiehillä ei ole oikeutta käyttää takaa-ajotilanteessa muita pakkokeinoja kuin kiinniottoa.
- Takaa-ajon suorittavat virkamiehet ovat vastuussa takaa-ajon aikana aiheutuneista vahingoista. Vahinkoja arvioidaan kansallisen lainsäädännön mukaan.
- Suomalaiset poliisimiehet rinnastetaan ruotsalaisiin poliisimiehiin sellaisten rikosten osalta, joiden kohteeksi he joutuvat tai joita he tekevät Ruotsin alueella toimiessaan.
 - ➔ Suomalaiset poliisimiehet toimivat Ruotsin lainsäädännön mukaisella virkavastuulla ja nauttivat myös Ruotsin rikoslain mukaista rikosoikeudellista suojaa.
- Yhteydenpito ja tietojen välitys Suomen ja Ruotsin virkamiesten kesken voi tapahtua suoria yhteyksiä käyttäen tai SIRENE-toimiston välityksellä.
- Kielikysymyksiin ei ole virallista ohjetta, joten yhteydenpito tapahtuu virkamiesten puolin ja toisin ymmärtämällä kielellä.

Ole matalalla kynnyksellä yhteydessä Keskusrikospoliisin SIRENE-toimistoon. SIRENE-toimisto toimii ympärivuorokautisesti ja auttaa mielellään kansainväliseen poliisiyhteistyöhön liittyvissä asioissa. SIRENE-toimiston yhteystiedot löydät esimerkiksi poliisin intranet Sinetistä.